Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Capitale nationale

Québec

Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Capitale nationale

Québec

Révision du cadre financier du transport en commun au Québec

Capitale nationale

Bernard Angers,

mandataire du ministre des Transports

Capitale nationale (Québec et Lévis)

Le 20 décembre 2002

Québec

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec 2003
ISBN – 2-550-40316-9

103-03390/

QUELQUES OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS RELATIVES AU FINANCEMENT DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Rapport de Monsieur Bernard Angers
Mandataire désigné par le ministre des Transports
Pour la région de la Capitale nationale

(Québec – Lévis)

Le 20 décembre 2002

Québec

Consultation sur le financement du transport en commun

Québec, le 20 décembre 2002

Monsieur Serge Ménard
Ministre
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 29e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

Le 9 juillet dernier, vous m'avez confié le mandat de procéder, auprès des personnes et groupes intéressés, à une consultation sur les règles de financement du transport en commun dans la région de la Capitale Nationale (Québec-Lévis); vous m'avez aussi demandé de formuler à votre intention des recommandations sur le cadre financier de cette activité pour les prochaines années.

Par la présente, je vous transmets le rapport que j'ai préparé à cet effet pour les deux sociétés de transport en commun oeuvrant sur le territoire de la Capitale Nationale.

Au cours de cette démarche, j'ai rencontré à quelques occasions les deux autres mandataires, en l'occurrence monsieur Louis Bernard pour la région de Montréal et monsieur Antoine Grégoire pour les autres régions du Québec. À ces occasions, nous avons partagé nos expériences et échangé sur un certain nombre de matières et recommandations communes.

Enfin, j'ai bénéficié du support et de l'expertise de quelques professionnels du ministère des Transports affectés à ce projet.

Espérant que ce rapport contribuera à l'amélioration du service de transport en commun pour les villes de Québec et de Lévis, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

[illegible]
Mandataire pour la région de Québec
[illegible]

700, boulevard René-Lévesque Est, 29e étage, Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : [illegible] – Télécopieur : [illegible]

Remerciements

C'est avec plaisir que je souligne la contribution compétente et appréciée des personnes suivantes qui ont participé à la réalisation de cette démarche dans la région de la Capitale-Nationale :

M. Robert [illegible], économiste, agent de recherche

Mme Marie-Michèle [illegible], avocate, agente de recherche

Mme Diane [illegible], c.g.a., agente de gestion financière, Direction de Québec

M. François [illegible], économiste, agent de recherche

Mme France [illegible], avocate, agente de recherche, Direction de Chaudière-Appalaches

ainsi que Mme Caroline [illegible] qui a agi à titre de secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

1. MANDAT **17**

2. CONSULTATION **19**

2.1 Modalités de la consultation 19
2.2 Résultats de la consultation 19
2.2.1 Le droit d'immatriculation 20
2.2.2 Les autres sources de financement du transport en commun 21
2.2.3 Les suggestions concernant le programme de subventions 21
2.2.4 La contribution fédérale éventuelle 22
2.2.5 La tarification des stationnements 22
2.2.6 Les suggestions pour accroître l'achalandage 22
2.2.7 Les moyens pour assurer la continuité et la fiabilité du service 23
2.2.8 La Traverse Québec-Lévis et la coordination Québec-Lévis 23
2.2.9 L'intégration du transport en commun aux schémas d'aménagement; rôle de la Communauté métropolitaine de Québec 24
2.2.10 Les programmes employeurs 24
2.2.11 Le transport des personnes à mobilité réduite 25
2.2.12 Le Plan de transport du ministère des Transports 25
2.2.13 Les minibus dans le Vieux-Québec 25
2.2.14 Le projet de système léger sur rail (SLR) 26
2.2.15 Le rôle du secteur privé 27
2.2.16 L'évolution de la contribution des usagers et des partenaires 27
2.2.17 Les éléments de mesure des sociétés de transport 28
2.3 Compléments à la consultation 28

3. DESCRIPTION DU TERRITOIRE ET DES ORGANISMES **29**

3.1 La place du transport en commun au Québec et dans la région de la Capitale Nationale 29
3.1.1 Le Réseau de transport de la Capitale 30
3.1.2 La Société de transport de Lévis 30
3.1.3 La Traverse Québec-Lévis 31
3.2 Bref rappel historique et nouvelles réalités urbaines 31
3.2.1 Historique 31
3.2.2 Nouvelles réalités urbaines 33
3.3 Démographie 33
3.3.1 Population du Québec : une perspective de plus en plus inquiétante 34
3.3.2 Région de Québec : une décroissance de la population 34
3.3.3 Un vieillissement marqué 35
3.3.4 Des perspectives légèrement différentes selon les secteurs 35

4. ÉVOLUTION DU CADRE FINANCIER **37**

4.1 L'aide gouvernementale au transport en commun 37
4.1.1 Son évolution 37

4.1.2 Situation présente 38
4.2 Évolution de la contribution des partenaires 40
4.2.1 Ensemble du Québec 40
4.3 Bref aperçu de l'aide gouvernementale au Canada et aux Etats-Unis en matière de transport en commun 47
4.3.1 Autres provinces 47
4.3.2 États-Unis 48

5. QUELQUES CONSTATS SUR LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT EN COMMUN 51

5.1 Déclin de l'utilisation du transport en commun 51
5.1.1 Le marché des déplacements en forte croissance 51
5.1.2 Transport en commun : part modale en baisse 52
5.2 Interventions parfois contradictoires des différentes autorités 53
5.2.1 Développement important du réseau routier 53
5.2.2 Gestion de l'espace urbain 54
5.3 Sous-tarification de l'automobile en milieu urbain 54
5.4 Fiabilité du service de transport en commun 55

6. INVENTAIRE ET ÉVALUATION DES PROJETS ET ACTIVITÉS 61

6.1 Le contexte 61
6.2 Les besoins 61
6.2.1 Les besoins du Réseau de transport de la Capitale 63
6.2.2 Les besoins de la Société de transport de Lévis 65
6.2.3 Les besoins communs aux deux sociétés 66
6.3 L'impact budgétaire des besoins exprimés 68

7. MISE EN CONTEXTE 69

7.1 La concurrence inégale avec l'automobile 69
7.2 Le régime d'entreprise de type monopole public et la forte présence syndicale 70
7.3 Le vieillissement de la population et ses impacts sur la clientèle 71
7.4 Le précaire équilibre des finances publiques du Québec 72
7.5 Les finances municipales de plus en plus sollicitées 73
7.6 L'absence de contributions fédérales 74
7.7 Les regroupements municipaux et la nouvelle législation concernant les sociétés de transport 74
7.8 L'accord de Kyoto 75
7.9 La politique d'achat d'autobus 76
7.10 La responsabilité locale et l'intérêt gouvernemental 76

8. RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS 79

8.1 Considérations générales 79
8.2 Cadre financier 81
8.2.1 Contribution gouvernementale 83
8.2.2 Contribution des automobilistes 92
8.2.3 Contribution des usagers 97

8.2.4 Contribution des municipalités *98*
8.2.5 Une situation particulière : le projet SLR *99*
8.3 SUGGESTIONS À L'INTENTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE LA TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS 100
9. CONCLUSION 107
10. LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS 149
11. BIBLIOGRAPHIE 163

Afin de faciliter la lecture de ce document, voici la signification des différentes abréviations contenues dans le présent document.

ABRÉVIATION

ALE	:	Accord de libre-échange
ALENA	:	Accord de libre-échange Nord-Américain
AMT	:	Agence métropolitaine de transport
CIT	:	Conseil intermunicipal de transport (région de Montréal)
CMM	:	Communauté métropolitaine de Montréal
CMQ	:	Communauté métropolitaine de Québec
MAMM	:	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MTQ	:	Ministère des Transports du Québec
OMC	:	Organisation mondiale du commerce
OMIT	:	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OPT	:	Organismes publics de transport
RMR	:	Région métropolitaine de recensement
RTC	:	Réseau de transport de la Capitale
SLR	:	Système léger sur rail
STL	:	Société de transport de Lévis
STM	:	Société de transport de Montréal
STQ	:	Société des traversiers
TAQM	:	Transport adapté Québec métro

1. MANDAT

Le 8 juillet 2002, le processus de révision du financement du transport en commun était amorcé par la nomination de trois mandataires devant faire part au ministre des Transports de leurs constatations et de leurs recommandations à ce sujet[1]. Ces mandats ont été donnés en vertu de l'article 253.1 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q. c. S-30.1) qui se lit comme suit :

> « Pour l'application de l'article 258 de la Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais (2000, chapitre 56) et pour l'établissement et la mise en œuvre d'un cadre financier du transport en commun pour toutes les régions du Québec, le ministre consulte les municipalités impliquées dans le financement des services de transport en commun au Québec et les principaux intervenants de ce secteur, qu'il détermine, afin de dégager les consensus nécessaires à l'élaboration d'une politique de financement de ces services. »

Le mandat, joint en annexe 2 du présent rapport, comporte les objectifs suivants : analyser et évaluer le cadre financier actuel, analyser la performance des organismes de transport et plus particulièrement formuler un diagnostic sur l'industrie du transport en commun, analyser et évaluer les besoins futurs en transport en commun, et enfin, recommander les paramètres d'un nouveau cadre financier. Il exclut spécifiquement le financement du transport adapté aux personnes handicapées et celui du transport scolaire.

Par souci d'efficacité et compte tenu du caractère diversifié du transport en commun sur l'ensemble du territoire, un mandat particulier a été confié à chacun des trois mandataires. Ainsi, monsieur Louis Bernard a procédé aux consultations dans la grande région de Montréal, monsieur Bernard Angers a fait de même dans la région de la Capitale Nationale, incluant la ville de Lévis, et monsieur Antoine Grégoire a réalisé la consultation dans les autres régions du Québec. Les mandataires ont par ailleurs convenu de rédiger chacun leur rapport tout en se concertant sur certaines considérations applicables à l'ensemble du Québec.

Le présent document constitue l'analyse par le mandataire de la situation du transport en commun pour la région de la Capitale Nationale.

Ce mandat, selon le signataire du présent rapport, n'a pas pour objet d'élaborer une politique générale du transport en commun : il s'inscrit dans l'objectif gouvernemental de définir un cadre financier pour les années 2004 et suivantes en tenant pour acquis qu'à priori l'adéquation entre les besoins et les moyens financiers n'existe nulle part et qu'il faut tenir compte de la capacité de payer de la société et de ses autres besoins.

[1] Le début des travaux a fait l'objet d'un communiqué de presse, émis le 8 juillet 2002.

De plus, à moins que cela ne soit nécessaire, il n'est pas envisagé de réviser les structures des sociétés de transport puisque cet exercice a été conduit dans le contexte des fusions municipales et de la nouvelle législation concernant les sociétés de transport.

Le mandataire ne prétend nullement être devenu un expert en transport en commun et n'entend pas s'immiscer dans les choix difficiles auxquels sont confrontées les sociétés de transport et les autres intervenants à cet égard. Il n'est pas non plus question d'intervenir dans l'organisation administrative ni dans la gestion directe des sociétés de transport, sauf au chapitre de certaines suggestions et actions résultant de la présente étude.

Pendant toute la durée de ses travaux, le mandataire a pu bénéficier de l'expertise et du soutien de quelques professionnels du ministère des Transports sans lesquels la réalisation de son mandat n'aurait pas été possible. Enfin, le mandataire assume l'entière responsabilité du contenu et des orientations dégagées dans ce rapport.

2. CONSULTATION

2.1 Modalités de la consultation

D'entrée de jeu, il a été décidé de ne pas tenir d'audiences publiques. De fait, ce type de consultation ne répondait pas aux contraintes de délai que le mandat sous-tendait. En effet, la date de remise du rapport - le 20 décembre 2002 - la logistique importante des audiences publiques et l'obligation pour ceux qui s'y présentent de rédiger un mémoire, cadraient mal avec la souplesse souhaitée dans la réalisation du mandat et avec le caractère même du sujet à l'étude.

Le mode de consultation privilégié a donc été la tenue de rencontres privées où les personnes et organismes consultés ont pu faire part de leur perception du transport en commun dans la région de la Capitale Nationale, des problèmes qu'ils pouvaient constater et des pistes de solutions envisagées pour assurer des services de transport en commun efficaces et répondant aux besoins des habitants de la région. Si la plupart des consultations se sont faites sur invitation, tous ceux qui ont manifesté leur intérêt ont été entendus. Ces entrevues se sont échelonnées de juillet à octobre 2002 et une quarantaine de rencontres ont été tenues. En outre, les mandataires ont rencontré conjointement une dizaine d'organismes oeuvrant à l'échelle du Québec. La liste détaillée des personnes et groupes rencontrés est jointe en annexe 3 du présent rapport.

La patience et l'ouverture d'esprit dont ont fait preuve les personnes et organismes consultés se doivent d'être soulignées. Il en va de même de l'accueil des autorités municipales et de la disponibilité des sociétés de transport et de leur personnel. La collaboration assurée par les différentes instances gouvernementales ne peut être passée sous silence, que ce soit le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, le ministère de l'Environnement, le ministère de l'Industrie et du Commerce, le ministère du Revenu et le Conseil du trésor.

2.2 Résultats de la consultation

De façon générale, les personnes et groupes consultés ont été appelés à se prononcer sur les enjeux suivants, selon leurs intérêts et champs de compétence respectifs :

- Le droit d'immatriculation;
- Les autres sources de financement du transport en commun;
- Les suggestions concernant le programme de subventions;
- La contribution fédérale éventuelle;
- La tarification des stationnements;
- Les suggestions pour accroître l'achalandage;
- Les moyens pour assurer la continuité et la fiabilité du service;
- La Traverse Québec-Lévis et la coordination Québec-Lévis;

- L'intégration du transport en commun aux schémas d'aménagement; rôle de la Communauté métropolitaine de Québec;
- Les programmes employeurs;
- Le transport des personnes à mobilité réduite;
- Le Plan de transport du ministère des Transports;
- Les minibus dans le Vieux-Québec;
- Le projet de système léger sur rail (SLR);
- Le rôle du secteur privé;
- L'évolution de la contribution des usagers et des partenaires;
- Les éléments de mesure des sociétés de transport.

En premier lieu, il convient de souligner que l'ensemble des intervenants rencontrés se sont déclarés en faveur d'un service de transport en commun efficace et compétitif pour la région de la Capitale Nationale, d'autant plus que la congestion aux heures de pointe est devenue une réalité à Québec et à Lévis. Par contre, ils ont établi clairement qu'il était hors de question que des ressources supplémentaires puissent être ajoutées sans une amélioration de la qualité et de la fiabilité du service. Ils ont également mentionné qu'il était inopportun d'effectuer des changements au cadre institutionnel.

De façon plus spécifique, voici les principales observations résultant de la consultation :

2.2.1 Le droit d'immatriculation

Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun a été instauré en 1992 afin d'atténuer les effets du retrait du gouvernement dans le financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport. Ainsi, tout propriétaire de véhicule de promenade résidant dans un territoire déterminé par la loi est tenu de verser un montant annuel de 30 $ consacré au financement des services de transport en commun. Mises à part les régions de Montréal et de Québec, les revenus provenant du droit d'immatriculation dans une région donnée sont entièrement versés à la société de transport desservant cette région.

Pour la région de Québec, les revenus qui y sont perçus sont partagés entre les deux sociétés de transport qui la desservent selon une formule de partage établie par le gouvernement. Cette formule répartit le produit perçu à Québec et à Lévis sur la base de critères qui font en sorte qu'environ 40 % des sommes perçues à Lévis y reviennent.

Aucune des personnes consultées ne remet en question le droit d'immatriculation, certaines allant même jusqu'à suggérer son augmentation ou son indexation, mesures qui devraient toutefois s'accompagner d'une hausse de la qualité des services de transport en commun.

Dans la région de Québec, le point litigieux demeure la formule de partage du fonds des contributions entre les deux sociétés de transport. En effet, plusieurs jugent que la rive sud de Québec est nettement défavorisée par la formule actuelle et que les sommes qui y sont perçues devraient entièrement y demeurer en totalité.

D'autres évaluent que la formule de partage a freiné tout développement du transport en commun sur la rive sud. Par conséquent, de l'avis de plusieurs, toute la question du partage du fonds dans la région de Québec devrait faire l'objet d'une recommandation spécifique de la part du mandataire.

2.2.2 Les autres sources de financement du transport en commun

Relativement aux autres sources de financement du transport en commun, les opinions varient énormément d'un intervenant à l'autre. Ainsi, si une majorité d'entre eux sont favorables à l'imposition d'une taxe sur l'essence, les avis sont tout à fait partagés quant à l'imposition d'une taxe sur le stationnement. En outre, plusieurs sont favorables à l'élaboration d'une nouvelle source dédiée au financement de ce mode de transport. Plusieurs mentionnent également une hausse des contributions gouvernementales, lesquelles permettraient éventuellement de rattraper le niveau de financement d'avant 1992.

Bon nombre ciblent la création d'avantages fiscaux reliés à l'utilisation du transport en commun, comme la déduction du coût des laissez-passer pour les utilisateurs ou une incitation aux employeurs à en payer une partie à leurs employés.

Quoi qu'il en soit, quelle que soit la source privilégiée, la très grande majorité s'entendent pour que toute hausse du financement s'accompagne d'un plan de relance du transport dans la région de Québec. Plusieurs formulent enfin une mise en garde : les augmentations de financement ne devraient en aucune façon se traduire par une baisse des contributions locales. En fait, toute nouvelle somme injectée dans cette activité devrait être investie dans l'amélioration et le développement des services.

2.2.3 Les suggestions concernant le programme de subventions

Les intervenants qui se sont prononcés sur le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun sont d'avis qu'il comporte beaucoup trop de restrictions et de conditions. Sa gestion se révèle trop lourde et compliquée et elle devrait être simplifiée. Selon eux, un tel programme ne devrait pas interférer avec la gestion des sociétés de transport et leur façon d'exploiter leur réseau. Ainsi, pour plusieurs, la durée de vie utile des autobus (16 ans) est un irritant majeur puisqu'elle augmente les frais d'entretien et impose des réfections majeures aux véhicules, qui sont assumées par les sociétés. Selon certains, le concept même de reconstruction des véhicules est à remettre en question.

Pour d'autres, le programme impose aux sociétés un seul type de véhicule, ce qui ne leur permet pas de répondre à leurs différents besoins. À la limite, pour certains, les subsides devraient couvrir tous les types de véhicules. En outre, plusieurs croient que les paramètres du Programme en faveur des équipements lourds, tels que le financement à 100 % du métro contre 50 % pour les autobus, devraient être corrigés. De plus, le Programme devrait rendre admissibles d'autres types d'équipements, tels que les abribus ou les équipements de perception.

Aussi, pour plusieurs, il est possible de concevoir une aide axée sur les résultats, à la condition qu'ils soient mesurables et que les principes soient compris et acceptés par tous. Enfin, la majorité des personnes consultées considèrent comme une priorité la stabilité de la contribution gouvernementale au transport en commun.

3.2.4 La contribution fédérale éventuelle

Les intervenants sont en faveur d'une contribution du gouvernement fédéral au transport en commun, et tous s'entendent pour que cette contribution s'applique aux infrastructures et non pas sur le plan de l'exploitation. On pourrait, par exemple, penser à un programme commun d'infrastructures. Plusieurs ont en outre souligné que les accords de Kyoto devraient inciter le gouvernement fédéral à investir dans le transport en commun. Enfin, certains ont signalé que la contribution fédérale devrait se faire au moyen de taxes déjà perçues et ce, sans l'imposition de nouvelles sources de financement, dans le respect des compétences des deux paliers de gouvernement.

3.2.5 La tarification des stationnements

La très grande majorité des personnes consultées sont en faveur d'une hausse de la tarification des stationnements destinés aux employés afin de favoriser un véritable transfert modal vers le transport en commun. Plusieurs ont souligné qu'il fallait exclure les stationnements d'incitation et commerciaux [illegible] de cette mesure et certains signalent qu'il faudrait éviter de pénaliser les personnes qui n'ont pas le choix d'utiliser leur automobile pour se rendre à leur travail. Dans le même ordre, beaucoup suggèrent de mettre fin aux stationnements subventionnés des employés de l'État. D'autres mentionnent que les employeurs devraient contribuer au financement des laissez-passer de leurs employés parallèlement aux subventions des espaces de stationnement de ces derniers.

3.2.6 Les suggestions pour accroître l'achalandage

Tel qu'il a été mentionné plus haut, tous s'entendent pour que l'efficacité du transport en commun soit améliorée. Par contre, les moyens préconisés diffèrent pour atteindre cet objectif. Ainsi, certains favorisent l'ajout de voies réservées et l'introduction de voies en site propre.

D'autres suggèrent l'augmentation de la fréquence des services ou l'amélioration de l'offre de services en période de pointe. Certains intervenants mesurent l'efficacité du transport en commun par le temps de déplacement et suggèrent de réduire cette période. Il est en outre proposé d'éliminer le plus possible les correspondances qui constituent un irritant majeur pour la clientèle.

Beaucoup mentionnent l'exemple de la Ville de Strasbourg qui a mis en place un ensemble de mesures pour améliorer le transport en commun : établissement de voies réservées, augmentation de l'offre de transport, amélioration de l'aménagement urbain, etc. En conclusion, pour plusieurs, il s'agit de privilégier un seul mode, soit le transport en commun, et de favoriser son amélioration par un ensemble de mesures.

5.5.7 Les relations de travail, la continuité et la fiabilité du service

Cette rubrique concerne essentiellement l'amélioration des relations de travail afin d'assurer la continuité et la fiabilité des services de transport en commun, tout particulièrement au sein du Réseau de transport de la Capitale (RTC).

De façon générale, les intervenants s'entendent pour dire que les usagers sont les premières victimes des conflits de travail dans un service public comme le transport en commun. Cette constatation fait dire à plusieurs que les employés doivent être sensibilisés au fait qu'ils travaillent pour un tel service et qu'un changement de mentalité doit s'effectuer au sein des entreprises. En outre, plusieurs sont d'accord pour la signature de contrats de travail à long terme afin d'assurer la continuité des services. Certains ajoutent même qu'il s'agit d'un préalable à tout investissement dans le transport en commun.

Beaucoup sont toutefois pessimistes quant aux probabilités d'acceptation par certains syndicats d'une telle mesure : les conventions collectives, selon eux, sont trop [illegible] et les municipalités et sociétés de transport ont peu de pouvoirs de négociation.

D'autres suggèrent que les négociations soient faites de façon plus continue et enfin certains croient qu'un contrat de travail de longue durée doit s'accompagner d'un bon climat propice à l'amélioration des services.

5.5.8 La Traverse Québec-Lévis et la coordination Québec-Lévis

La majorité des intervenants ont largement discuté de la coordination Québec-Lévis et des façons de l'améliorer. Tous sont en faveur d'une meilleure coordination entre les services de transport de la rive sud et ceux de la rive nord. À cet effet, il est suggéré que la Traverse Québec-Lévis fasse partie intégrante des services entre les deux rives et de la planification du transport dans la région.

Par ailleurs, les sociétés de transport devraient coordonner le plus possible leurs services avec le service de traversiers. Beaucoup ont souligné qu'une meilleure intégration Québec-Lévis était un enjeu majeur pour la région. Si quelques intervenants ont mentionné la fusion des deux sociétés pour régler le problème d'intégration, la majorité ne souhaitent pas cette solution, comme ils ne désirent pas la fusion du service de traversiers avec l'une ou l'autre des sociétés.

Il a été également signalé que le manque d'intégration causait du gaspillage, comme la circulation d'autobus à vide. Enfin, certains intervenants ont mentionné qu'une intégration tarifaire entre les deux sociétés de transport était une priorité, de même que l'harmonisation des horaires avec le service de traversiers.

2.2.9 L'intégration du transport en commun aux schémas d'aménagement; rôle de la Communauté métropolitaine de Québec

Pour certains intervenants, il existe un grand écart entre la théorie et la pratique en ce qui a trait à l'intégration du transport en commun dans les schémas d'aménagement. Certains nouveaux secteurs de la région, tel le secteur de Gaudarville, se sont développés sans que cette dimension soit prise en compte. Certains mentionnent que les fusions municipales amélioreront l'intégration de la dimension transport dans l'aménagement du territoire.

Pour le moment, les intervenants hésitent à se prononcer sur le rôle de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) en matière de transport en commun. Certains la voient agir sur le plan de l'aménagement, d'autres considèrent son rôle en matière de transport métropolitain et enfin, plusieurs lui confient la responsabilité de faire le lien entre ces deux grands dossiers. Beaucoup voudraient lui faire jouer un rôle de concertation et d'harmonisation entre la rive sud et la rive nord et de partage des sources de financement du transport en commun, comme le droit d'immatriculation. Enfin, plusieurs mentionnent que tout est à définir et s'inquiètent de la place de la CMQ en matière de transport en commun, compte tenu de l'importance des deux nouvelles villes.

2.2.10 Les programmes employeurs

On entend par « programme employeurs », toute série de mesures fournies par l'employeur à ses employés pour faciliter leurs déplacements en mettant l'accent sur le transport en commun et le covoiturage.

Peu d'intervenants se sont prononcés sur l'opportunité de mettre en place ou d'encourager de tels programmes. Ceux qui l'ont fait sont généralement en faveur d'une contribution de l'employeur au coût des laissez-passer de leurs employés.

Cette contribution pourrait faire l'objet d'un crédit d'impôt qui, à la limite, pourrait être supérieur à la contribution.

Il est en outre suggéré que le gouvernement soutienne les programmes employeurs et oblige les entreprises de plus de 30 employés à mettre sur pied un tel programme.

2.2.11 Le transport des personnes à mobilité réduite

La question du transport des personnes à mobilité réduite a été très peu abordée par les divers groupes consultés. Pour la plupart, Transport adapté Québec métro (TAQM) fait un bon travail pour le transport adapté aux personnes handicapées. Par contre, certains ont présenté plusieurs doléances concernant l'accessibilité du réseau régulier aux personnes à mobilité réduite. Ils déplorent qu'à Québec, le réseau régulier ne puisse accueillir des personnes en fauteuil roulant et qu'en général, cette accessibilité ne soit pas une priorité pour les sociétés de transport.

2.2.12 Le Plan de transport du ministère des Transports

Un plan de transport est un outil élaboré par le ministère des Transports pour prévoir et hiérarchiser, pour tous les modes de transport, les interventions les plus aptes à répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises sur un territoire donné.

Pour certains intervenants, l'objectif de ce Plan de transport du ministère des Transports est d'améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier au moyen de son développement, ce qui peut sembler contradictoire avec une plus grande utilisation du transport en commun. De plus, les actions du Ministère ne correspondent pas toujours aux énoncés du Plan visant à favoriser le transport en commun.

D'autres soulignent que le ministère des Transports devrait se garder d'investir dans le développement du réseau routier mais consacrer ses investissements au maintien des équipements routiers actuels. Certains portent un jugement sévère concernant le Plan de transports qu'ils considèrent improvisé et sans vision stratégique. Enfin, il est signalé que la planification des projets du ministère des Transports laisse nettement à désirer.

2.2.13 Les minibus dans le Vieux-Québec

Le projet de navette dans le Vieux-Québec est lié à la circulation des autocars et des autobus urbains à l'intérieur des murs et a essentiellement pour objectif de diminuer le nombre de ces véhicules (actuellement environ 900 autobus par jour).

Pour la plupart des personnes rencontrées, ce projet est important et nécessaire pour la ville de Québec.

Certains soulignent qu'il vise à établir un équilibre entre les dimensions patrimoniale, touristique et résidentielle de la vieille ville et qu'il a pour but de concilier les besoins de la clientèle touristique et les pressions des citoyens du centre-ville. D'autres, tout en étant en accord avec le projet de navette, croient qu'il faut s'interroger à propos des besoins réels de la population. Enfin, on se questionne sur l'accessibilité de ce service à la clientèle à mobilité réduite.

2.2.14 Le projet de système léger sur rail (SLR)

Le projet de système léger sur rail aurait pour objectif de remplacer le Métrobus sur la rive nord et d'offrir une desserte à la population de la rive sud.

En 2000, le Réseau de transport de la Capitale proposait au ministère des Transports de mettre à jour une étude, faite en 1990, relativement à l'implantation d'un système léger sur rail dans la région de Québec. Le Ministère a donc accepté de subventionner une nouvelle étude qui vise à remplacer le Métrobus actuel par un tel système. Cette étude devrait être rendue publique d'ici peu.

La grande majorité des intervenants trouvent le projet de SLR intéressant et structurant pour une ville comme Québec. Beaucoup pensent que cet équipement est efficace, attrayant et moderne et qu'il permettrait d'accroître la ponctualité et la vitesse du service. D'autres soulignent que le SLR améliorerait l'accessibilité au service régulier pour les personnes à mobilité réduite. Par contre, les opinions sont beaucoup plus nuancées quand il s'agit du financement et du tracé du système.

Ainsi, beaucoup s'interrogent sur la façon de financer ce projet. En effet, malgré tous ses attraits, on se demande s'il s'agit de la solution la plus économique pour la région et si d'autres choix moins coûteux ont été envisagés. Certains voient même le SLR comme un prétexte pour obtenir du nouveau financement pas nécessairement justifié. Toutefois, beaucoup d'intervenants envisagent très bien une participation du fédéral au système léger sur rail, surtout dans le contexte des accords de Kyoto.

Enfin, la plupart considèrent que ce projet ne peut se réaliser sans participation gouvernementale, laquelle pourrait même aller, selon certains, jusqu'à un financement complet, à l'instar du métro à Montréal.

En ce qui a trait au tracé, certains groupes considèrent que le SLR ne doit pas remplacer le Métrobus; en d'autres termes, il ne s'agirait pas d'effectuer un transfert de passagers de l'autobus au SLR mais bien d'effectuer un véritable transfert modal. Certains considèrent même que le SLR n'est pas pertinent au point de vue de la mobilité. En résumé, ce projet plaît mais il soulève beaucoup d'interrogations.

2.2.15 LE RÔLE DU SECTEUR PRIVÉ

À la suite des fusions municipales, des services privés de transport en commun ont été intégrés tant au Réseau de transport de la Capitale (Saint-Augustin-de-Desmaures) qu'à la Société de transport de Lévis (Pintendre et Chutes-de-la-Chaudière). La Loi sur les sociétés de transport en commun prévoit le respect, par les sociétés de transport, des contrats de transport confié au privé, jusqu'à l'expiration de ceux-ci.

La majorité des personnes consultées sont en faveur du maintien de secteurs témoins impliquant des transporteurs privés. Selon certains, le secteur privé est plus performant et il devrait prendre une plus grande place au sein des services publics. Enfin, plusieurs ont mentionné que l'entretien des véhicules devrait être confié au secteur privé.

Quelques rares intervenants considèrent que le secteur privé n'a pas sa place dans un service public comme le transport en commun qui, à leur avis, ne saurait être soumis aux lois du marché.

2.2.16 L'ÉVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES USAGERS ET DES PARTENAIRES

Plusieurs intervenants affirment que 1992 est une date charnière pour le financement du transport en commun : en effet, c'est à partir de ce moment que le gouvernement s'est retiré du financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport. Certains sont même d'avis que les sociétés subissent encore les contrecoups de ce retrait.

D'autres pensent que le milieu local a négligé ses responsabilités concernant le financement de ce service public. Plus qu'à leur tour, les usagers ont été fortement sollicités et certains notent que toute augmentation des tarifs peut avoir un effet négatif sur le transport en commun, ce qui est tout à fait contraire aux objectifs poursuivis.

Par ailleurs, la majorité soulignent que si le transport en commun devient une priorité, tous les partenaires doivent y contribuer pour une juste part. Le financement ainsi octroyé doit être durable, équitable et suffisant et ces principes doivent s'appliquer au gouvernement. En outre, les décideurs locaux doivent être mis à contribution, puisqu'ils sont les principaux responsables du transport en commun. Enfin, la majorité des intervenants croient que les sources de revenus doivent être diversifiées et stables.

2.2.17 Les éléments de mesure des sociétés de transport

Ceux qui se sont prononcés sur cette question sont généralement d'avis que le premier critère à considérer comme élément de performance est la qualité des services offerts à la population : fiabilité, fréquence, rapidité et confort.

Dans le même ordre d'idées, certains considèrent que la qualité des services se mesure par le temps requis pour franchir une distance. Pour eux, il s'agit de la variable la plus attractive pour qu'une personne effectue un transfert modal. D'autres choisissent comme critère, outre la qualité du service en tant que tel, la qualité des véhicules : l'âge du parc, son entretien, le nombre de pannes sur une période annuelle, etc.

On souligne également que la mesure de la performance d'une société est une combinaison de facteurs : le temps de déplacement, son coût et la fiabilité du service. De plus, toute comparaison doit être faite avec des équivalents.

2.3 Compléments à la consultation

Les consultations ont été complétées par plusieurs rencontres avec les dirigeants des sociétés et la visite des installations de la Traverse Québec-Lévis, du Réseau de transport de la Capitale, de la Société de transport de Lévis et des transporteurs privés présentement sous contrat avec ces deux organismes, soit Autocar Tradition et Autocar Les Chutes. De plus, la tournée des territoires des sociétés de transport en commun s'est avérée fort profitable, de même qu'une visite aux installations de Nova Bus.

Le mandataire a également eu accès à un grand nombre de rapports spécialisés, dont on trouvera la liste à la bibliographie jointe au présent rapport.

3. DESCRIPTION DU TERRITOIRE ET DES ORGANISMES

3.1 La place du transport en commun au Québec et dans la région de la Capitale Nationale

Au Québec, il existe 36 autorités organisatrices de transport en commun, soit les 9 sociétés de transport en commun constituées en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, 14 conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (CIT), 12 organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), et l'Agence métropolitaine de transport (AMT)[2]. On estime à plus de 5,3 millions le nombre de personnes qui sont desservies par un organisme de transport, ce qui correspond à quelque 72 % de la population totale. De plus, l'achalandage global est de 508 millions de déplacements par année.

Pour sa part, la région de la Capitale Nationale compte deux sociétés de transport sur son territoire, soit le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL), de même que la Traverse Québec-Lévis[3].

En outre, jusqu'au 1er janvier 2002, trois OMIT oeuvraient sur ce territoire : ainsi, la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures confiait l'exploitation de son service de transport en commun à un transporteur privé. De plus, sur la rive sud, le service d'autobus de l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière confié également au secteur privé, desservait les territoires des anciennes municipalités de Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Nicolas (incluant Bernières), Saint-Rédempteur, Sainte-Hélène-de-Breakeyville et Saint-Lambert-de-Lauzon. On doit noter que ce service couvre plus du tiers du territoire de la nouvelle ville de Lévis. Quant au service de l'OMIT de Pintendre, exploité aussi par un transporteur privé, il était constitué d'un seul autobus ayant la ville de Lévis pour destination.

En 2002, le budget de fonctionnement global de l'ensemble des sociétés de transport s'établissait à 1,3 milliard dont environ 210 millions proviennent du gouvernement et sont essentiellement affectés au service de la dette des sociétés. À titre de comparaison, le budget des dépenses publiques affectées à la santé, tel qu'il apparaît au budget 2002-2003 du Gouvernement du Québec est de 17,5 milliards et celui de l'éducation est de 11,1 milliards.

La Société de transport de Montréal (STM) avait, en 2002, le budget le plus élevé, soit un montant de 828 millions. Pour l'année 2001, le nombre total d'employés des 9 sociétés était de près de 11 000 personnes, dont 7 181 à la STM.

---

[2] Voir annexe 1, tableau 1.
[3] Voir annexe 1, la carte.

Le parc de véhicules était constitué, en 2001, de 3 279 autobus dont une proportion de 68 % de véhicules conventionnels. Quant aux autobus à plancher surbaissé, ils représentaient 28 % du parc. De plus, la moyenne d'âge du parc de véhicules des 9 sociétés de transport était de 10,21 ans.

En outre, dans la région de Montréal, le métro exploité par la STM compte 759 voitures réparties sur 4 lignes. Quant à lui, le réseau de trains de banlieue exploité par l'AMT comportait, en 2001, 178 voitures et 17 locomotives réparties sur 5 lignes.

3.1.1 Le Réseau de transport de la Capitale

Depuis le 1er janvier 2002, le territoire du Réseau de transport de la Capitale (RTC) correspond à celui de la nouvelle ville de Québec. Il est d'une superficie de 548 km^2. Auparavant, son territoire correspondait à celui de la Communauté urbaine de Québec en ajoutant Boischatel et à l'exception de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures. Selon les données du recensement de 2001, la population desservie correspond à quelque 510 000 personnes.

Le budget de 2002 est de 109 millions, incluant la prise en charge par le RTC du contrat de Saint-Augustin-de-Desmaures.

En 2001, le RTC comptait 1 121 employés, dont 695 chauffeurs, 253 personnes à la Direction de l'entretien et 173 employés administratifs et de soutien. Quant au parc de véhicules, il comprenait, au 31 décembre 2001, 513 véhicules dont 412 autobus de type conventionnel, 95 autobus à plancher surbaissé, 2 autobus articulés, et 4 minibus urbains. Sa moyenne d'âge est d'environ de 11,6 ans pour l'ensemble du parc.

En 2001, le Réseau de transport de la Capitale transportait 38 millions de passagers. Par ailleurs, 51 % des usagers ont moins de 25 ans et 37 % sont âgés entre 25 et 54 ans. La clientèle est composée de près de 59 % de femmes et de 48 % d'étudiants. On doit noter que l'utilisation des services offerts par le RTC l'est surtout en période de pointe.

3.1.2 La Société de transport de Lévis

Depuis le 1er janvier 2002, le territoire de la Société de transport de Lévis (STL) correspond à celui de la nouvelle ville de Lévis qui couvre 449 km^2 avec une population d'environ 122 000 personnes.

Les services des OMIT des Chutes-de-la-Chaudière et de Pintendre sont également intégrés au nouveau territoire de la STL. En outre, la STL dessert jusqu'au 31 décembre 2004 la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon qui couvre un territoire de 107 km². Le territoire total à desservir par la STL est donc, jusqu'au 31 décembre 2004, de 556 km², comportant une population de près de 127 000 personnes.

Les dépenses de la STL, en 2001, ont été de 5,4 millions. Il faut toutefois noter que la STL a connu une grève de plusieurs mois qui a affecté ses résultats. Le budget de 2002, consolidé avec les deux OMIT, est prévu à 7,9 millions, dont 5,9 millions pour l'ancien réseau Trans-Sud, 1,9 million pour l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière et 0,1 million pour l'OMIT de Pintendre.

En 2001, la STL comptait 76 employés, dont 54 conducteurs, 14 employés d'entretien et 8 employés à l'administration. Le parc de véhicules était constitué de 40 autobus de type conventionnel dont l'âge moyen est le plus élevé de l'ensemble des sociétés, soit 14,5 ans. À cela, il faut ajouter 23 véhicules et 28 employés pour les services offerts par le transporteur privé.

Plus de 62 % de l'achalandage de la STL se dirige vers la ville de Québec et surtout en période de pointe. En 2002, en incluant les services à contrat, on prévoit environ 2,7 millions de déplacements. La clientèle du transport en commun est constituée à 56 % d'étudiants.

3.1.3 La Traverse Québec-Lévis

Enfin, il ne faudrait pas passer sous silence la Traverse Québec-Lévis qui, bien qu'elle soit un prolongement du réseau routier, joue un rôle important en matière de transport en commun dans la région de la Capitale Nationale.

En 2000-2001, 1,6 million de passagers étaient transportés par ces traversiers dont plus de 1,2 millions étaient des piétons. Par ailleurs, près de 250 000 véhicules ont emprunté la traverse au cours des mêmes années. La proportion de piétons empruntant la traverse est en hausse constante depuis quelques années.

3.2 Bref rappel historique et nouvelles réalités urbaines

3.2.1 Historique

Dès la deuxième moitié du XIX^{e} siècle à Québec et au début du XX^{e} siècle à Lévis, se sont développés les premiers services de transport en commun par tramways, exploités par des entreprises privées. Dans les années 1940, ce mode a graduellement été remplacé par les autobus.

À Québec, les transporteurs privés ont assuré le transport urbain jusqu'en 1969, date de l'adoption de la Loi sur la Communauté urbaine de Québec créant la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (CTCUQ). Le début des années 70 a constitué, pour la Commission de transport, une période intense d'acquisition de transporteurs privés, tels que la compagnie Québec – Autobus, Autobus Fournier, Transport Boischatel, la Compagnie d'autobus de Charlesbourg, Autobus Vanier, Autobus Dupont et Autobus Laval. À sa première année d'exploitation, en 1971, la CTCUQ disposait d'un budget d'environ 7 millions et son parc comptait 242 autobus.

En 1974, le gouvernement du Québec lui versera sa première subvention, soit 2,9 millions, représentant environ la moitié du déficit d'exploitation.

Sur la rive sud de Québec, les transporteurs privés exploiteront le service de transport urbain jusqu'en 1980, date du début des opérations de la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec (CITRSQ) sur les territoires des municipalités de Lauzon, Lévis, Saint-David-de-l'Auberivière et Saint-Romuald. Son territoire a ensuite été modifié à deux reprises : en 1980 pour y inclure la ville de Charny, et en 1987, pour la ville de Saint-Jean-Chrysostome.

Dans le contexte de l'opération des récentes fusions municipales, la Loi sur les sociétés de transport en commun a été adoptée par l'Assemblée nationale le 21 juin 2001, et elle est entrée en vigueur le 1er janvier 2002.

Cette loi institue la Société de transport de Québec qui remplace, à compter de cette date, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, et intègre les service de l'OMIT de Saint-Augustin-de-Desmaures. Le 24 avril 2002, la société devenait officiellement le « Réseau de transport de la Capitale » (RTC). Cette Loi institue également la Société de transport de Lévis (STL) qui remplace la CITRSQ, l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière et l'OMIT de Pintendre. Parmi les nouveautés de cette législation, il est intéressant de signaler la présence de deux représentants des usagers au sein du Conseil d'administration des sociétés.

Enfin, dès le début de la colonie, la nécessité de traverser le fleuve Saint-Laurent par bateau, à la hauteur de Québec et de Lévis, s'est manifestée. Des ponts de glace aux *horse-boats*, jusqu'aux contrats de traverse exclusifs, un système de transport maritime organisé s'est peu à peu érigé. En 1971, la Société des traversiers du Québec (STQ) était créée afin de prendre en charge la Traverse Québec-Lévis.

3.2.2 Nouvelles réalités urbaines

Depuis le 1er janvier 2002, la région de la Capitale Nationale est composée de deux villes principales, soit Lévis et Québec, auxquelles s'ajoute une nouvelle structure, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Les MRC de l'Île d'Orléans, de la Côte-de-Beaupré et de la Jacques-Cartier font également partie du territoire de la Communauté. La CMQ est dirigée par un conseil de 17 élus provenant des entités membres et a un rôle à jouer principalement en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de développement économique et de transport en commun métropolitain.

La ville de Québec, nouvelle agglomération de plus de 500 000 habitants comporte huit arrondissements. Elle est le résultat de la fusion des territoires des municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures, de Charlesbourg, de Beauport, de Cap-Rouge, de l'Ancienne-Lorette, de Lac-Saint-Charles, de Loretteville, de Québec, de Sainte-Foy, de Saint-Émile, de Sillery, de Val-Bélair et de Vanier.

Quant à la ville de Lévis, elle résulte de la fusion des municipalités de Pintendre, de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy, de Lévis, de Saint-Étienne-de-Lauzon, de Sainte-Hélène-de-Breakeyville, de Charny, de Saint-Jean-Chrysostome, de Saint-Nicolas, de Saint-Rédempteur et de Saint-Romuald. Sa population est de quelque 122 000 habitants et comporte trois arrondissements.

Depuis 1995, un joueur important s'est ajouté en matière d'aménagement et de développement dans les régions de Québec et de Lévis, soit la Commission de la capitale nationale. La Commission, en vertu de sa loi constitutive[8] a entre autres pour mission de veiller à ce que l'aménagement respecte le caractère distinctif de la capitale et de contribuer à la réalisation de travaux destinés à en améliorer l'accès. Elle joue en outre un rôle de conseiller auprès du gouvernement. À ce titre, elle peut intervenir sur la localisation, dans la capitale nationale et ses environs, des bureaux du gouvernement et sur toute question qui concerne l'aménagement de la capitale et de ses environs, de même que sur les infrastructures de transport et de communication.

3.3 Démographie

Durant les 50 dernières années, le Québec a connu de nombreux bouleversements en matière démographique, et la région de Québec n'a pas été exempte de ces changements majeurs.

[8] Loi sur la Commission de la capitale nationale (L.R.Q. c. C-33.1)

3.3.1 Population du Québec : une perspective de plus en plus inquiétante

La population du Québec est passée de 4,1 millions de personnes en 1951 à 7,2 millions en 2001, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 1,5 %. Le Québec a donc connu une croissance importante de sa population, mais la perspective est bien différente aujourd'hui.

En effet, la population du Québec ne croîtra plus au rythme du passé. Et, fort vraisemblablement, il semble même qu'elle pourrait, dans un futur pas si lointain, se diriger vers une décroissance. En fait, on observe actuellement un ralentissement considérable de la croissance de la population à un point tel que certains scénarios laissent craindre une diminution de celle-ci dans un horizon d'à peine une vingtaine d'années[2]. Il semble donc que les scénarios où on pouvait envisager une croissance à long terme de la population soient de moins en moins vraisemblables. En fait, les démographes prévoient qu'au mieux il faut s'attendre à une croissance presque nulle de la population du Québec dans les prochaines décennies et au pire, à une décroissance qui s'amorcera d'ici quelques années seulement.

Cette situation n'est pas sans effet sur le transport en commun, d'autant plus que cette évolution anticipée n'augure rien de mieux pour les différentes régions du Québec, et notamment pour la région de Québec. C'est pourquoi, sans être fataliste, cette question mérite qu'on s'y attarde.

3.3.2 Région de Québec : une décroissance de la population

Le Québec s'est considérablement urbanisé durant les dernières décennies où il a connu une augmentation importante de sa population. En effet, au milieu du siècle dernier, près de la moitié de la population du Québec vivait dans les six régions métropolitaines. Aujourd'hui, ce sont les deux tiers qui y vivent. Non seulement on s'urbanise, mais on constate que c'est surtout la région de Montréal qui attire le plus grand nombre de québécois.

En effet, la région métropolitaine de Montréal regroupait au début des années 50 le tiers de la population du Québec alors qu'elle concentre maintenant la moitié de sa population.

[2] Le scénario BSQ-A, scénario de référence, est accompagné d'un scénario plus pessimiste encore (scénario BSQ-D), aussi plausible, et qui laisse présager une décroissance de la population dans à peine 6 ans. Dans ce scénario faible, la population en 2051 pourrait même se situer à un niveau inférieur à celui qu'il était en 1966. Le scénario fort BSQ-E, plus optimiste, laisse présager un accroissement de la population, mais de plus en plus lentement pour atteindre 8,7 millions de personnes en 2051. Les dernières données du recensement de 2001 laissent entrevoir que le scénario pessimiste semble être le plus vraisemblable (voir à cet effet l'annexe 1, graphique 1).

À ce jour, la région de Québec a réussi, tout comme celle de Montréal, à attirer une plus grande proportion de québécois. En effet, la région métropolitaine de Québec comptait 274 827 personnes au milieu du siècle dernier, alors qu'elle en compte aujourd'hui 682 757. C'est une progression importante de 148 %, c'est-à-dire deux fois plus que la croissance de la population du Québec pour la même période. En fait, la région qui ne représentait que 7 % de la population du Québec en 1951 rassemble maintenant 9 % des habitants du Québec.

Toutefois, il semble que la croissance de la population de la région de Québec soit bientôt chose du passé. En effet, les analyses démographiques et, plus particulièrement celles faites par le ministère des Transports pour la région de Québec, indiquent que le point culminant de la population de la CMQ pourrait être atteint rapidement, dans à peine huit ans (autour de 2011) avec un sommet aux alentours de 695 280 personnes[12]. Par la suite, la population de ce territoire devrait décroître lentement pour se situer à environ 680 000 personnes en 2021. Cette tendance est fondamentale et représente sans aucun doute pour la région un des enjeux les plus importants qu'elle ait connus depuis fort longtemps. Ajoutons que certaines régions métropolitaines du Québec amorcent déjà une décroissance de leur population. On pense en particulier à celle du Saguenay et à celle de Trois-Rivières.

3.3.5 Un vieillissement marqué

Cette situation s'accompagne d'un vieillissement marqué de la population de la région de Québec. En effet, le groupe des 55 ans et plus, qui ne représentait que 20 % de la population de la CMQ selon le recensement de 1991, va atteindre plus du tiers de la population, soit 37 % en 2021. Inversement, les jeunes de 0 à 14 ans qui comptaient pour 19 % de la population en 1991, ne représenteront plus que 15 % de la population.

Le groupe des 15-24 ans verra aussi son poids diminuer, passant de 14 % en 1991 à 11 % en 2021. Il en est de même pour les 25-54 ans dont le nombre diminuera aussi légèrement en valeur absolue comme en valeur relative. En fait, on assistera dans la région de Québec à un accroissement du groupe des 55 ans et plus.

3.3.6 [illegible]

Si on analyse plus précisément les différents secteurs de la région, on constate que la nouvelle ville de Québec sera en croissance pour quelques années mais elle pourrait voir sa population diminuer avec celle de la région. Celle-ci pourrait décroître de 1 % en 20 ans[13].

[12] Voir l'annexe 1, tableau 2.
[13] Voir annexe 1, tableau 3.

Il en serait de même pour les municipalités des MRC de l'Île d'Orléans et de la Côte-de-Beaupré. On peut toutefois s'attendre à une légère croissance de la nouvelle ville de Lévis qui pourrait voir sa population croître de [illegible] % en 20 ans. Il va sans dire que c'est le secteur ouest de cette ville qui verrait augmenter sa population, alors que dans le secteur est la tendance irait vers la diminution.

Les municipalités de la MRC de la Jacques-Cartier se démarquent et peuvent espérer connaître une croissance pour la période, alors que l'ensemble de la région de Québec amorcera sa décroissance.

Ces quelques éléments concernant l'évolution démographique s'avèrent de toute première importance pour comprendre la situation du transport en commun et les enjeux auxquels il devra faire face dans quelques années.

6. ÉVOLUTION DU CADRE FINANCIER

[illegible]

6.1 L'aide gouvernementale au transport en commun

6.1.1 SON ÉVOLUTION

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

L'année 1992 représente une année charnière pour le transport en commun car dès lors, le gouvernement se retire de l'aide à l'exploitation des sociétés de transport et introduit un nouveau groupe de partenaires, en l'occurrence les automobilistes.

En effet, un nouveau droit de 30 $ sur l'immatriculation des véhicules de promenade vient compenser, en partie seulement, ce retrait. Enfin, en 1997, le taux de subvention pour l'achat des autobus est passé de 60 % à 50 % du coût d'acquisition. Avec la création, en 1996, de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le gouvernement introduit une nouvelle source de financement dans la région de Montréal, soit une surtaxe de 0,015 $ par litre d'essence acheté sur le territoire de l'Agence. Le produit de cette surtaxe est versé directement à l'AMT.

Ces deux nouvelles sources mettent les automobilistes à contribution dans le financement du transport en commun non seulement pour la possession d'une automobile mais aussi quant à son usage.

4.1.2 Situation présente

Hormis l'aide gouvernementale accordée au transport adapté aux personnes handicapées et gérée de façon séparée, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (décret 1152-2002 du 25 septembre 2002) comprend essentiellement deux volets destinés au transport en commun : un premier, applicable aux neuf sociétés de transport et à l'AMT et un second aux CIT et aux OMIT.

Le volet destiné aux sociétés de transport et à l'AMT, qui représente plus de 95 % des déplacements et activités du transport en commun, concerne spécifiquement les subventions aux immobilisations. Elles s'établissent ainsi :

ÉQUIPEMENTS ADMISSIBLES ET TAUX DE SUBVENTION

MAINTIEN DES ACTIFS	**TAUX**
Acquisition d'autobus	50 %
Remplacement d'un équipement au terme de sa durée de vie utile	50 % pour les autobus et 75 % pour les autres équipements
AMÉLIORATION	
Terminus, voies réservées, stationnement d'incitation	75 %
DÉVELOPPEMENT	
Métro et autres équipements lourds	100 %
Garage, centre administratif	75 %

Selon l'ordre de priorité établi par le Programme, les subventions aux immobilisations visent, en premier lieu, le maintien des actifs, en deuxième lieu, l'amélioration des équipements et infrastructures existants et, en troisième lieu, le développement des services.

À la suite des fusions municipales et pour assurer le maintien des services offerts par des transporteurs privés, nouvellement intégrés aux activités des sociétés, le gouvernement continue de verser une subvention à l'exploitation à une société si le service à contrat est maintenu. Cette subvention ne peut excéder le montant versé par le MTQ pour ce service pour l'année 2001.

Les CIT et les OMIT, pour leur part, sont admissibles à une subvention à l'exploitation, elle-même constituée de deux éléments : une subvention au fonctionnement et une subvention spécifique aux laissez-passer mensuels. Cette subvention est généralement plafonnée au niveau de 1996, sauf pour un nouveau service pour qui le gel est appliqué à compter de la quatrième année complète d'opérations.

De plus, une subvention à la réduction des tarifs peut être accordée aux organismes de transport. De même, une subvention peut être octroyée à ces mêmes organismes pour la réalisation de projets expérimentaux relatifs à l'implantation et à l'amélioration des services.

Finalement, les sommes versées annuellement dans le cadre de l'ensemble de ce programme d'aide sont fonction des crédits disponibles au MTQ.

4.2 Évolution de la contribution des partenaires

4.2.1 Ensemble du Québec

La part du coût du transport en commun, assumée par le gouvernement, les municipalités, les automobilistes et les usagers, a sensiblement évolué depuis les années 1970.

La part gouvernementale est passée de 27 % en 1976 pour atteindre plus de 40 % en 1991 et redescendre à environ 16 % aujourd'hui, à la suite de la réforme sur la fiscalité municipale en 1992. Cette part inclut aussi le financement du métro à Montréal.

De façon générale, la contribution municipale a fluctué au cours des années au rythme de l'évolution de la contribution gouvernementale. En effet, pendant les années 1970, la contribution des municipalités a augmenté en raison, entre autres, de l'augmentation du déficit d'exploitation, de la prise en charge des services, de leur modernisation et de leur expansion.

À la fin des années 1970 et au début des années 1980, la contribution gouvernementale augmente de façon significative. La contribution municipale, quant à elle, s'est maintenue autour de 25 % jusqu'en 1991. Depuis la révision du partage des responsabilités en 1992, la part de ces dernières se situe à près de 40 % du coût total dans les sociétés de transport.

Le retrait de l'aide gouvernementale est compensé en partie, il faut le rappeler, par la mise à contribution des automobilistes qui supportent maintenant près de 8 % des coûts.

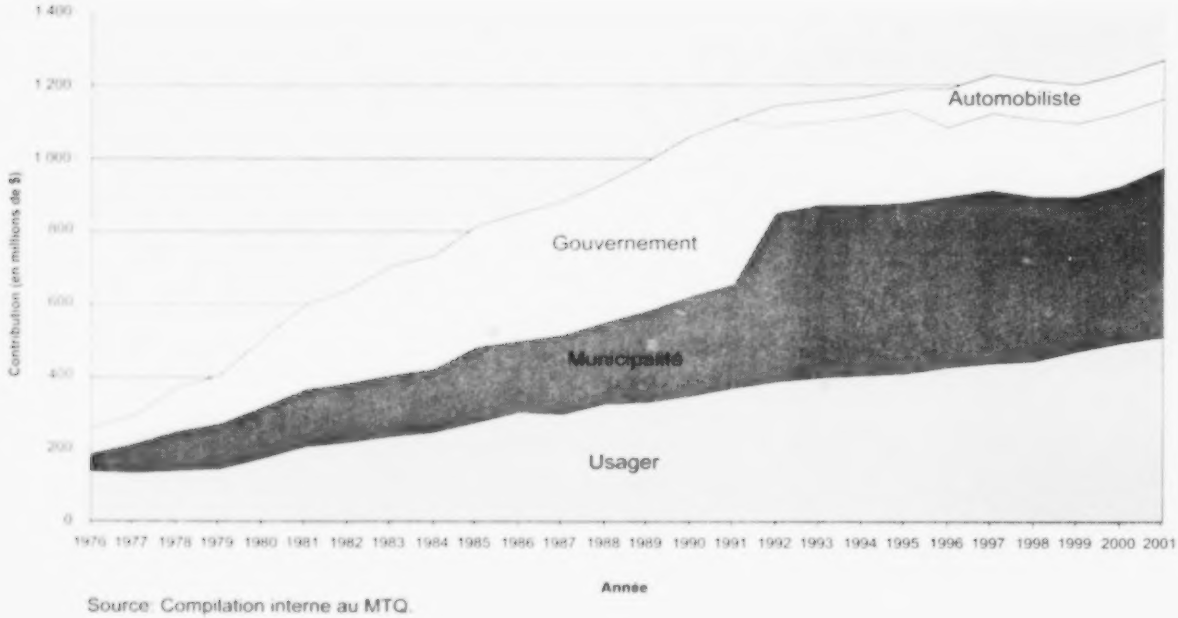
En 2001, le droit sur l'immatriculation des véhicules de promenade génère 61,7 millions pour le transport en commun au Québec. Il est perçu à Montréal et à Québec, sur les territoires de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Québec. Ailleurs, à quelques exceptions près, il est perçu sur les territoires des nouvelles villes de Saguenay, Sherbrooke, Trois-Rivières et Gatineau.

Quant à la surtaxe sur l'essence, elle est perçue dans la région métropolitaine de Montréal, depuis 1996; elle s'établit à 0,015 $ le litre et génère 43,3 millions en 2001.

Quant à l'usager, le premier bénéficiaire de ce service, après avoir été longtemps le principal contributeur, il a vu sa part diminuer en pourcentage de 55 % en 1976 à près de 40 % en 2001. Il faut toutefois souligner que les recettes des usagers ont augmenté autant à la suite de la hausse des tarifs que de l'achalandage durant cette période.

Le graphique suivant illustre l'évolution des contributions des partenaires du financement du transport en commun pour l'ensemble du Québec.

Graphique 1
Évolution de la contribution des partenaires au transport en commun pour l'ensemble des autorités organisatrices de transport au Québec
1976 à 2001



Source : Compilation interne au MTQ.

4.4.2 Région de Québec

Dans la région de Québec, comme ailleurs, la part du gouvernement a diminué considérablement. Au RTC, par exemple, celle-ci est passée de 39 % en 1991 à 6 % en 2001 et à la STL de 45 % à près de 10 % en 2001.

L'écart par rapport à la moyenne provinciale (16 %) s'explique d'abord par le fait que le financement du métro est inclus dans ce pourcentage et par la décision des deux sociétés de transport de ne pas se prévaloir, pour une certaine période, des bénéfices du programme d'aide applicables à l'achat d'autobus. Elles ont préféré acquérir des autobus usagés, non subventionnés, compte tenu de leurs inquiétudes à l'égard des performances de la première génération d'autobus à plancher surbaissé. N'eut été de ce choix, la contribution gouvernementale aurait été un peu plus élevée.

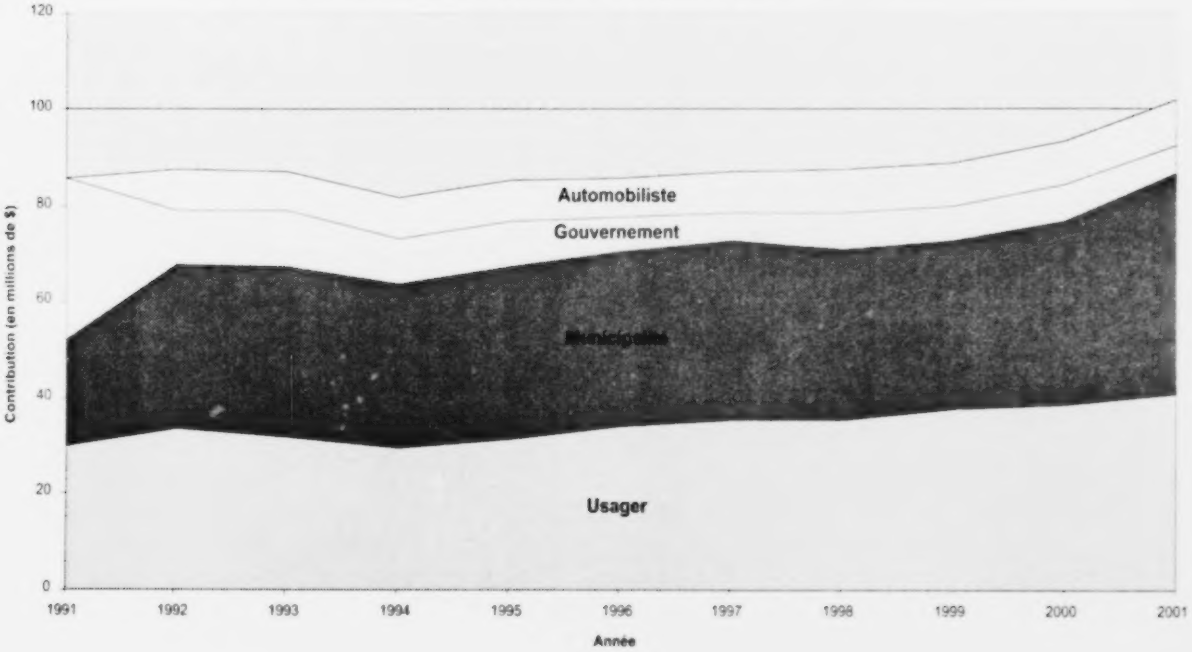
Depuis 1991, la contribution des usagers a augmenté de façon continue, tant en valeur absolue qu'en valeur relative, atteignant au RTC 40 % en 2001, comparativement à 35 % en 1991. À la STL, cette contribution est de 45 % en 2002 contre 33 % en 1991. Dans la région de Québec, il faut noter que ce sont surtout les hausses tarifaires et non l'augmentation de l'achalandage qui font augmenter ainsi les recettes.

La contribution des automobilistes est relativement stable depuis 1992. En effet, le droit d'immatriculation est demeuré à 30 $ bien qu'on ait constaté une légère augmentation de la flotte automobile.

Le retrait du gouvernement, comme principal bailleur de fonds au transport en commun, a eu pour conséquence de faire croître la part des municipalités qui contribuent à ces services aujourd'hui dans une proportion de 43 % pour le RTC et de 36 % pour la STL.

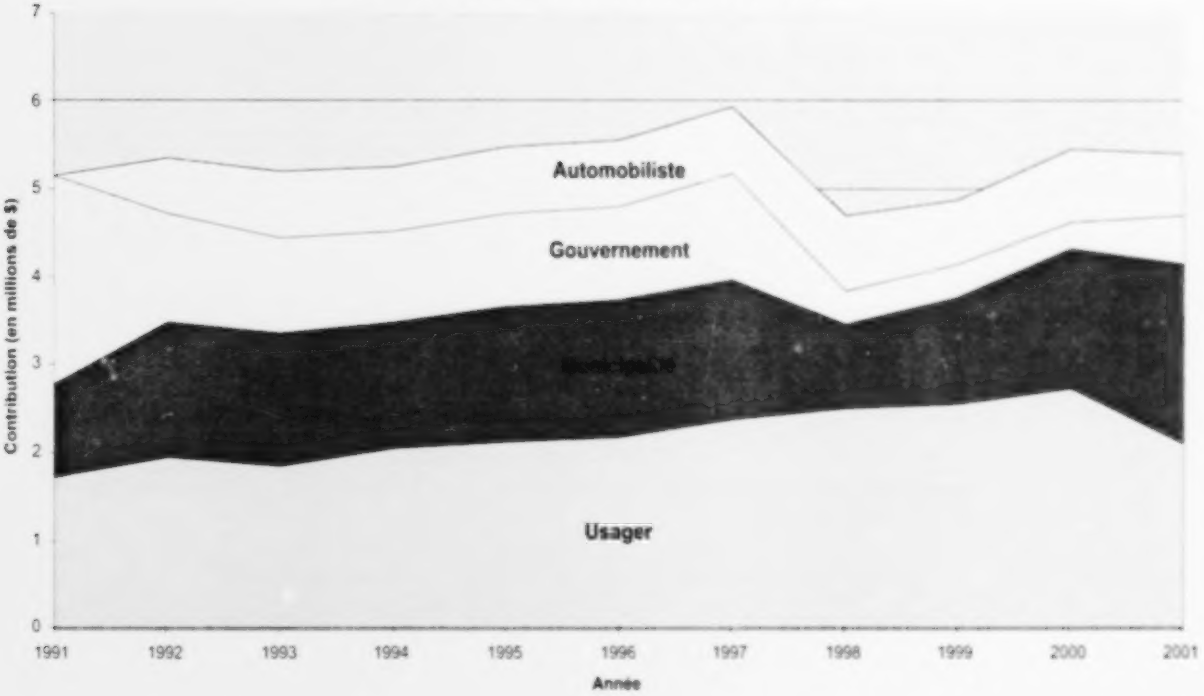
Les graphiques suivants illustrent l'évolution de la situation du financement au RTC et à la STL.

Graphique 2
Évolution de la contribution des partenaires au transport en commun
Réseau de transport de la Capitale, 1991 à 2001



Source: Compilation interne au MTQ

Graphique 3
Évolution de la contribution des partenaires au transport en commun
Société de transport de Lévis, 1991 à 2001



Source: Compilation interne au MTQ

4.3 Bref aperçu de l'aide gouvernementale au Canada et aux Etats-Unis en matière de transport en commun

4.3.1 AUTRES PROVINCES

Il s'avère difficile, sur le plan méthodologique, de comparer systématiquement à l'échelle canadienne les contributions des divers partenaires au financement du transport en commun. Souvent, les données globales ne couvrent pas les mêmes réalités. À titre d'exemple, le service de la dette est traité différemment selon les différentes entités.

Néanmoins, il est possible de dégager un certain nombre d'éléments d'intérêt si l'on examine quelques situations au Canada[9]. Ainsi, on constate en premier lieu que le gouvernement canadien ne contribue pas à ce financement. La contribution directe des provinces et celle des autres partenaires varie substantiellement d'une région à l'autre. En général, la contribution directe des provinces, lorsqu'elle existe, est plus faible que celle que l'on retrouve au Québec.

D'autre part, la contribution indirecte, au moyen du transfert du produit de certaines taxes, apparaît de plus en plus comme une source de financement, tout particulièrement dans la partie ouest du Canada.

Ainsi, en Colombie-Britannique, on retrouve trois régimes différents. Dans la région de Vancouver, le financement du transport en commun est en partie assuré par des sources dédiées dont une taxe sur l'essence de 0,09 $ le litre. À cette source de revenus, il faut ajouter ceux des usagers, une taxe de vente sur les stationnements, des taxes foncières résidentielles et commerciales et des prélèvements de 1,90 $/mois sur les comptes d'électricité de BC-Hydro. Aucune subvention directe à l'exploitation n'est accordée et du côté des immobilisations, il existe des subventions accordées pour des projets de développement.

Dans la région de Victoria, les autorités responsables du transport en commun disposent du produit d'une taxe de 0,025 $ sur le litre d'essence couvrant environ 15 % des coûts d'exploitation. Enfin, pour le reste de la province, il existe un régime de partenariat entre les municipalités, BC Transit et des transporteurs privés. Le gouvernement couvre en partie les coûts du transport en commun.

---

[9] Voir annexe I, tableau 4.

En Alberta, le gouvernement s'est retiré du financement de l'exploitation des services de transport en commun en 1994. À la place, il a instauré une allocation annuelle inconditionnelle. Par ailleurs, une subvention aux immobilisations est calculée sur la base de la population et peut couvrir jusqu'à 75 % des coûts. Les villes de Calgary et d'Edmonton reçoivent le produit d'une taxe de 0,05 $ par litre d'essence en lieu et place de l'allocation annuelle.

Au Manitoba, il faut distinguer la situation de Winnipeg par rapport au reste de la province. Ainsi, cette ville reçoit une subvention à l'exploitation pour le transport adapté et le transport en commun, basée sur ce qui était versé en 1996. Pour l'an 2000, la subvention couvre 17 % des coûts, l'usager 54 % et la municipalité 29 %. Enfin, une subvention de 3 millions par année, pour six ans, est disponible pour l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé. Dans le reste de la province, une subvention destinée à l'exploitation couvre 50 % du déficit jusqu'à concurrence d'un montant préétabli. Une subvention pour l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé est aussi disponible pour les municipalités qui exploitent en régie leur service de transport en commun.

L'Ontario pour sa part, a aboli l'aide au transport en commun et à la voirie municipale à l'occasion de sa réforme de la fiscalité municipale en 1998. Par contre, en septembre 2001, le gouvernement ontarien annonçait son intention de réinvestir dans le transport en commun dans le cadre d'une entente tripartite, impliquant éventuellement le fédéral et les municipalités. Cette intervention introduit, entre autres, un programme de renouvellement des véhicules de transport couvrant jusqu'à 33 % des coûts d'acquisition ou de rénovation des véhicules, la reprise en charge de GO Transit et deux programmes de partenariat pour les investissements dans les infrastructures et les équipements.

Le Québec fait bonne figure non seulement parce que la contribution gouvernementale directe est supérieure à celle que l'on retrouve ailleurs au Canada, mais aussi par le fait que les sources dédiées et les contributions municipales permettent de maintenir des tarifs inférieurs à ceux généralement observés au Canada. Cette réalité se traduit en conséquence par une participation plus grande des usagers au financement du transport en commun ailleurs au Canada.

4.5.2 États-Unis

Les mêmes réserves méthodologiques s'appliquent également à la situation américaine. Le financement du transport en commun aux États-Unis est caractérisé par une forte implication du gouvernement fédéral. Cette participation est surtout concentrée dans les immobilisations et peut couvrir jusqu'à 80 % de ces dépenses. Ces contributions visent, entre autres, à améliorer les réseaux d'autobus et à moderniser et développer des systèmes de transport guidés.

Les sources dédiées, dont l'importance varie selon les États et les agglomérations, constituent également une source importante de financement. La participation des municipalités s'avère cependant plutôt faible.

En effet, selon une étude couvrant l'année 2000[7], on obtient le portrait suivant des diverses contributions au financement du transport en commun pour l'ensemble des États-Unis : le gouvernement fédéral, 17 %, celui des États, 7 %, les sources dédiées, près de 36 %, les municipalités, 8 % et les usagers 32 %. Les municipalités ne contribuent que pour 8 % seulement.

En somme, le financement du transport en commun au Québec bénéficie de la contribution de quatre partenaires. Le gouvernement fédéral en est toutefois absent. Même si le gouvernement du Québec s'est retiré des dépenses d'exploitation, sa contribution directe au financement de cette activité le place au-dessus des autres provinces. Les automobilistes sont par ailleurs de plus en plus mis à contribution au moyen de taxes et de droits.

[7] Voir annexe 1, tableau 8.

8. Quelques constats sur la problématique du transport en commun

[illegible]

8.1 Déclin de l'utilisation du transport en commun

8.1.1 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

5.1.2 Transport en commun : part modale en baisse

L'utilisation des différents modes pour se déplacer s'est profondément modifiée durant cette période. Ainsi, les déplacements non motorisés « marche et vélo » ont connu une diminution et sont passés de 18 % en 1981 à 13 % de tous les déplacements en 2001. Quant aux déplacements motorisés, ils sont passés de 82 % à 87 %.

La forte augmentation des déplacements en automobile caractérise cette période. En effet, la part du marché de l'automobile est passée de 58 % en 1981 à 73 % en 2001. L'utilisation de l'automobile connaît une croissance qui ne semble pas se démentir.

De même, on a constaté que le taux d'occupation de l'automobile a décru et est passé de 1,33 personne à 1,26 personne. Quant au nombre de ces véhicules, il a doublé et tout indique qu'il vient de dépasser le taux d'une automobile pour deux personnes.

Dans ce contexte où l'automobile ne cesse d'augmenter sa part de marché, il n'est pas surprenant de voir baisser celle du transport en commun. En effet, la part de marché du transport en commun ne cesse de décroître, passant de 13,9 % en 1981 (15 % en 1986) pour atteindre 9 % en 2001. Cette baisse dans l'utilisation du transport en commun est d'autant plus inquiétante que pour la même période, on enregistrait une croissance de 25 % du marché des déplacements.

Même si les données portent sur une moins longue période, les tendances semblent sensiblement les mêmes pour la Société de transport de Lévis sur la rive sud, bien que la part modale du transport en commun y soit déjà moindre.

Il y a lieu de distinguer entre la part modale et l'achalandage. En effet, dans un marché des déplacements en croissance, un achalandage stable indique une baisse de part modale. Il en est de même si l'achalandage augmente à un rythme inférieur à celui de l'augmentation de l'ensemble des déplacements. Dans la région de Québec, la part modale du transport en commun, après avoir connu une certaine croissance à la fin des années 1970 et au début des années 1980, a diminué constamment depuis. Cette chute marquée de la part modale est le résultat combiné d'une baisse de l'achalandage et d'un marché des déplacements en forte croissance.

Cette chute de la part modale est observée également à Montréal et dans les autres régions du Québec et ce, même si l'achalandage s'est maintenu ou a parfois augmenté légèrement dans certaines agglomérations.

On peut bien sûr expliquer ces tendances par plusieurs facteurs socio-économiques et démographiques : on pense à l'augmentation du taux d'activité des femmes sur le marché du travail, à l'accroissement important du nombre de ménages, à la diminution du nombre de personnes par ménage, à l'augmentation du niveau de revenu des individus, à l'amélioration de l'activité économique, etc.

5.2 Interventions parfois contradictoires des différentes autorités

D'autres facteurs tout aussi importants ont contribué à cet état de fait. Il s'agit du développement du réseau routier et de la gestion consécutive de l'espace urbain.

5.2.1 DÉVELOPPEMENT IMPORTANT DU RÉSEAU ROUTIER

Durant les quatre dernières décennies, le gouvernement du Québec a consenti des sommes importantes pour le développement des infrastructures autoroutières dans la région de Québec. De 1962 à 1994, le réseau autoroutier de la région est passé de 0 km (à l'exception du pont de Québec) à 125 km. La région de Québec est d'ailleurs considérée aujourd'hui comme une des villes au Canada où on trouve le plus fort taux de kilométrages d'autoroute par 100 000 habitants : 20 km comparativement à une moyenne de 12,7 km pour les autres villes comparables. Il en a été de même pour le réseau routier local qui a aussi connu une croissance considérable. On peut dire que les efforts des gouvernements et des municipalités ont porté fruit puisque la mobilité des personnes a augmenté.

Toutefois, le développement du réseau routier a en même temps contribué à l'étalement urbain et à la baisse de la densité de la population sur le territoire. Dans la région de Québec, sur un territoire comparable d'une année à l'autre (RMR), la population s'est accrue de 150 % entre 1951 et 2001, tandis que le territoire urbanisé s'accroissait de 606 %.

La densité d'occupation du sol, en forte croissance entre 1951 et 1966, a chuté de façon draconnienne à partir de ce moment pour passer de 990 personnes/km^2 en 1966 à seulement 192 personnes/km^2 en 1976, à peine 10 ans plus tard. Elle se redresse quelque peu depuis pour atteindre aujourd'hui 213 personnes/km^2. Cet étalement urbain coïncide avec les investissements dans le réseau autoroutier dans la région qui ont commencé en 1962 et qui se sont terminés pour la plupart au milieu des années 1970.[11]

[11] Voir annexe 1, tableau 6.

5.2.2 Gestion de l'espace urbain

Plusieurs municipalités ont profité du développement de ces infrastructures pour tenter d'augmenter leurs recettes foncières et de développer leur territoire, souvent même en concurrence avec la ville voisine.

Cette question a été soulevée dans diverses études, commissions ou groupes de travail. La dernière en date, la Commission sur les finances et la fiscalité locales, réitérait que l'absence d'une vision d'ensemble au niveau régional engendrait « une gestion déficiente de l'espace urbain »[12].

Le développement important du réseau autoroutier et la gestion de l'espace urbain qui l'a accompagné, font en sorte qu'encore aujourd'hui l'accroissement de la mobilité de ces dernières décennies ne permet pas nécessairement un meilleur accès à la population aux lieux d'activités, mais qu'elle favorise plutôt l'éloignement de celle-ci du milieu urbain central.

Plus précisément, on constate que l'étalement urbain a entrainé une augmentation des distances à parcourir pour les fins du travail et par conséquent, une moins bonne accessibilité pour ces motifs de déplacements. Par ailleurs, l'importance de posséder une automobile devient une évidence dans un milieu peu dense et pas toujours desservi par un transport en commun ce qui, par ricochet, accentue le taux de possession d'une automobile et la fréquence de son utilisation.

L'accroissement du parc automobile, conjugué avec la diminution du nombre de personnes par ménage et l'éclatement des lieux de destination sur un territoire de plus en plus étendu, entrainent une baisse du taux d'occupation des véhicules automobiles. On se trouve ainsi aujourd'hui avec plus de véhicules, qui font de plus longues distances mais avec moins de personnes à bord, d'où des problèmes accentués de congestion, de pollution et d'accidents.

Par ailleurs, la baisse de la population dans la partie centrale de la région mine la rentabilité des services de transport en commun, forçant les organismes à desservir un plus large territoire pour maintenir leur achalandage.

5.3 Sous-tarification de l'automobile en milieu urbain

L'automobile n'a cessé d'augmenter sa part de marché au détriment du transport en commun et de la marche. L'attrait de l'automobile provient en partie du développement important du réseau routier et du mode d'aménagement qui favorise indéniablement ce mode.

---

[12] Commission nationale des finances et de la fiscalité locale, *Pacte 2000*, mars 1999, p.178.

La survie du transport en commun dépend, pour une large part, de fonds publics tant municipaux que gouvernementaux. Les automobilistes, quant à eux, ont été longtemps subventionnés et le sont encore à certains égards, ce qui ne veut pas dire qu'ils ne sont pas mis à contribution. Ainsi, une analyse effectuée en février 1997, pour le ministère des Transports du Québec par le Centre de recherche en transport de l'Université de Montréal, a produit un bilan des coûts et revenus reliés à l'usage du réseau routier.[13] On comprend à la lecture de ce bilan que l'usage de l'automobile est encore aujourd'hui sous-tarifié. En effet, la collectivité doit assumer, au nom de l'automobiliste, les coûts des externalités qu'il cause sur l'environnement, la santé et sur le milieu de vie en général.

Par ailleurs, les commerces et les employeurs subventionnent en quelque sorte de façon significative les automobilistes puisqu'on estime qu'un grand nombre de ceux-ci profitent généralement d'un stationnement gratuit ou en partie subventionné. Cet avantage est justifié auprès du commerçant par l'achalandage qu'il procure. Il en est de même pour l'employeur qui s'assure d'un plus large bassin d'employés.

On estime que l'avantage relié au stationnement pour les employés vivant dans les six régions métropolitaines du Québec, du seul fait qu'il n'est pas déclaré à des fins d'imposition, aurait pour effet de priver le gouvernement de plusieurs dizaines de millions de dollars par année.

5.4 Fiabilité du service de transport en commun

Il n'y a pas que des problèmes de développement du réseau routier, d'étalement urbain ou de sous-tarification qui peuvent expliquer la faible performance du réseau de transport en commun comparé à l'automobile. Certaines situations sur le plan local, plus précisément au niveau de l'organisation des services font en sorte que ceux-ci n'ont pas été vraiment compétitifs par rapport à l'automobile. En particulier au RTC, de nombreux conflits de travail ont miné la fiabilité du transport en commun et ont incité les usagers à délaisser ces services et à opter pour d'autres modes de transport.

[13] Gaudry, Marc, Mallet, Sylvie et Marullo, Claudette, *Un premier bilan des coûts et des revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal, de 1979 à 1994*, Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, février 1997, trois volumes.

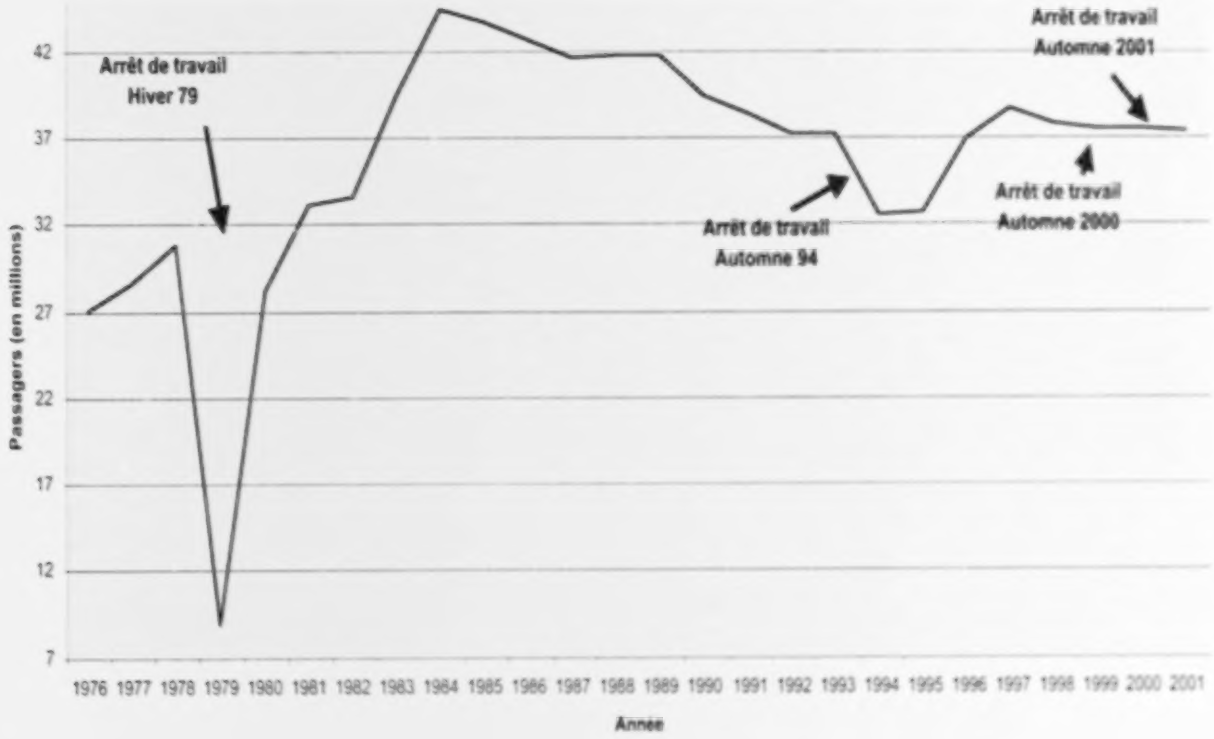
En effet, le RTC a connu plusieurs conflits de travail importants. Le tableau qui suit illustre cette situation.

ARRÊT DE SERVICE	GROUPE D'EMPLOYÉS	NOMBRE DE JOURS
1971-06-28	Chauffeurs et entretien	25
1974-03-09	Chauffeurs	51
1976-04-14	Chauffeurs	1
1976-07-08	Bureau et entretien	41
1977-03-17	Chauffeurs	2
1979-01-29	Chauffeurs	249
1982-10-23	Chauffeurs	15
1994-10-29	Chauffeurs	93
1999-01-07	Chauffeurs	½
2000-11-04	Entretien	27

Quant à la STL, elle a connu, en 25 ans, deux arrêts de travail. Le premier, en 1981, d'une durée de sept mois et le second, en 2001, d'une durée de 13 semaines. Cette société éprouve encore aujourd'hui de grandes difficultés à retrouver le niveau d'achalandage qui prévalait avant le dernier conflit.

Quant aux effets de ces différents conflits sur la clientèle, on peut les visualiser à l'aide des graphiques suivants qui parlent d'eux-mêmes.

Graphique 4
Évolution du nombre de passagers transportés,
Réseau de transport de la Capitale
1976 à 2001

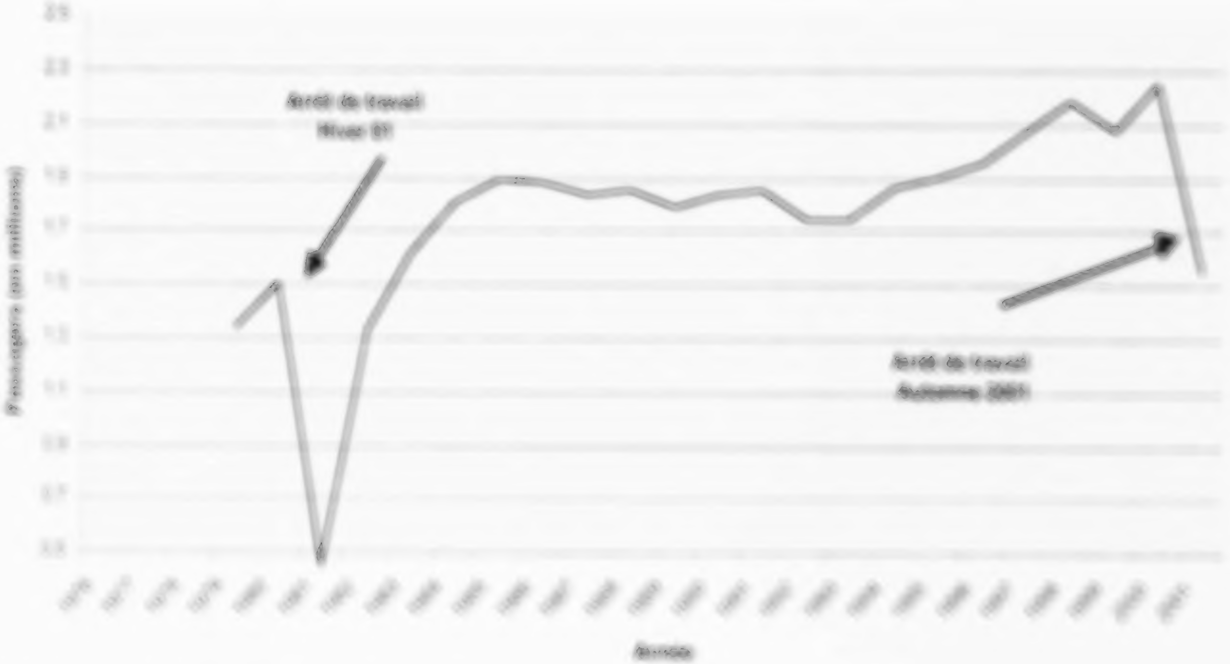


Source: Rapports annuels de la RTC, diverses années

Graphique 4
Évolution du nombre de passagers transportés,
Réseau de transport de la Capitale
1976 à 2001

Source : Rapports annuels de la RTC, diverses années

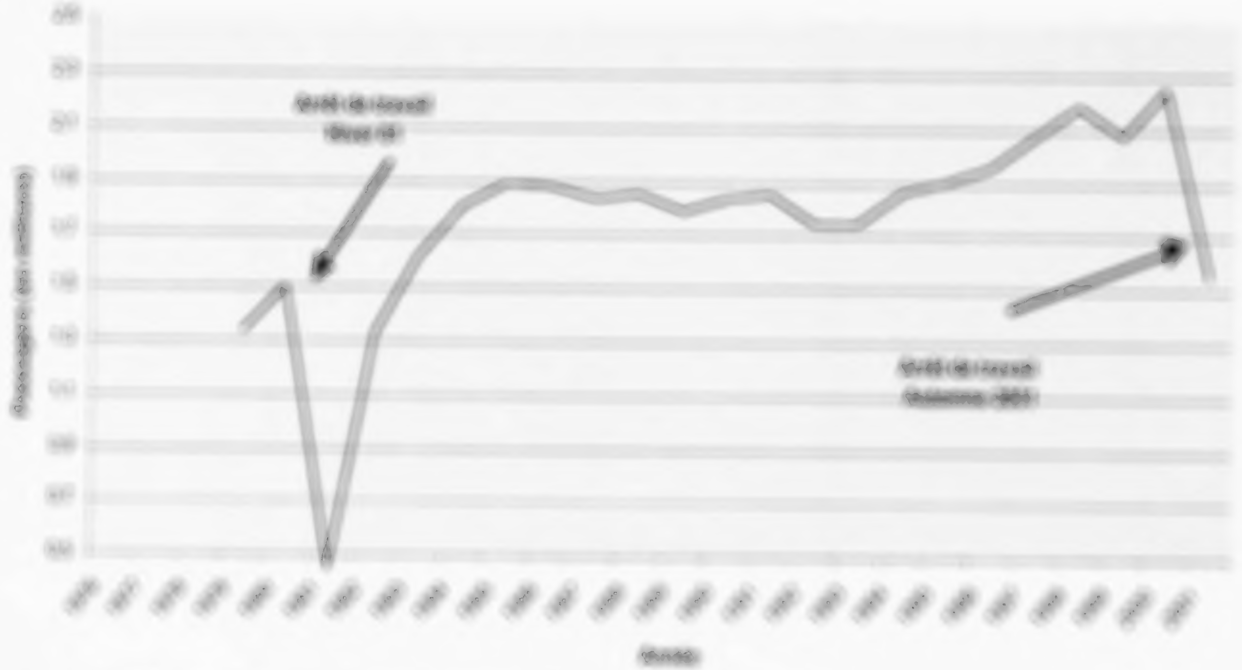
Graphique 5
Évolution du nombre de passagers transportés,
Société de transport de Lévis
1979 à 2001



Source : Rapports d'exploitation de la STL, diverses années.

N.B. : La CITRSQ a été créée en 1979.

Graphique 3
Évolution du nombre de passagers transportés,
Société de transport de Lévis
1979 à 2001



Source: Rapports d'exploitation de la STL, diverses années

N.B.: La CITRSQ a été créée en 1979.

En résumé, les sociétés de transport et les municipalités ne sont pas seules responsables de la performance générale du transport en commun. Chacun des intervenants a un rôle à jouer, qu'il s'agisse du gouvernement, du MTQ, des municipalités, des syndicats, des gestionnaires ou des usagers.

6. Inventaire et évaluation des projets et activités

6.1 Le contexte

Plusieurs exercices menés dans la région de Québec et concernant la planification des transports, ont permis de déterminer certains besoins et de répertorier divers projets à venir en transport en commun pour la région, tant pour le maintien des actifs que pour l'amélioration et le développement des services.

Ainsi, le Plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec[14], réalisé par le ministère des Transports, a été rendu public en juillet 2000. Ce plan comporte des interventions précises en matière de transport en commun, comme l'amélioration du Métrobus, l'implantation de voies réservées et l'amélioration et la consolidation du transport en commun entre les deux rives. Le plan propose également d'analyser l'opportunité de l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) pour l'agglomération de la capitale nationale.

Il est important de souligner que l'évaluation des besoins en transport en commun pour la région de Québec et de Lévis repose sur des projets répondant à des orientations et objectifs préliminaires qui n'ont pas encore été validés auprès des autorités concernées et qui, pour certains, reposent sur des objectifs ambitieux. De plus, puisque les projets n'ont été soumis officiellement à aucune contrainte budgétaire ou de priorité de la part des sociétés et des autorités municipales, cette évaluation doit être considérée comme un scénario maximal de dépenses.

Plus récemment, la création des deux nouvelles villes de Québec et de Lévis ainsi que la nouvelle législation relative au transport en commun ont amené les principaux acteurs de ce secteur à se questionner quant à l'avenir du transport en commun dans la région. En effet, la Loi sur les sociétés de transport en commun oblige ces dernières à déposer, au plus tard le 31 décembre 2003, leur plan stratégique. C'est dans ce contexte que la présente évaluation des besoins a été réalisée.

6.2 Les besoins

Afin de bien circonscrire l'ensemble des besoins en matière de transport en commun, ces derniers sont classés en trois types d'investissements : premièrement, les investissements nécessaires pour maintenir en bon état les actifs existants, soit « le maintien des actifs »; en deuxième lieu, les interventions visant à améliorer l'efficacité des équipements et des services actuels, soit «l'amélioration des services »; et finalement, les investissements visant à accroître l'offre de services par l'augmentation de la fréquence du réseau existant ou par l'extension du réseau, soit « le développement des services ».

[14] Ministère des Transports, Plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale de Québec, 2000.

Au cours des années 1990, tout comme l'ensemble des sociétés de transport et des instances du secteur public, les sociétés de transport de la région de Québec ont dû procéder à la rationalisation de leurs dépenses, compte tenu, comme il a déjà été mentionné, des effets du retrait gouvernemental du financement des dépenses d'exploitation ainsi que des impacts sur les finances municipales de l'objectif gouvernemental du « déficit zéro ».

Le bilan des investissements réalisés par les deux sociétés au cours de cette période, c'est-à-dire 117 millions de dollars[15], permet de constater que les sociétés de transport en commun de la région de Québec ont concentré leurs interventions sur le maintien des actifs en y consacrant près de 95 % de leurs investissements. Un peu plus de 4 % ont été affectés à des projets d'amélioration des services, alors qu'à peine 1 % étaient orientés vers des projets de développement des services.

Ce relativement faible niveau d'investissement se traduit aujourd'hui par un retard dans ce secteur et ce, tant sur le plan du maintien des actifs que sur celui de l'amélioration et du développement des services.

De plus, l'arrivée sur le marché de l'autobus à plancher surbaissé, qui présentait à ses débuts certains problèmes de fiabilité, a amené les deux sociétés de la région de Québec à réduire considérablement leurs achats de véhicules neufs et à opter plutôt pour la reconstruction des autobus existants afin d'en prolonger la durée de vie utile. Les deux sociétés se sont également tournées vers le marché des autobus usagés. Or, ces véhicules ne sont pas admissibles aux subventions du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

En 2001, l'âge moyen du parc d'autobus des deux sociétés de transport de la région de Québec est parmi les plus élevés du Québec : au RTC, 11,6 ans, et à la STL, 14,5 ans, alors que la moyenne provinciale est de 10,21 ans. Le rattrapage nécessaire pour le rajeunissement du parc d'autobus exige une accélération dans les achats d'autobus neufs au cours des prochaines années. Ainsi, les investissements destinés au maintien des actifs représenteront une part importante des besoins de la région.

En ce qui concerne les besoins en amélioration et en développement des services, les investissements sont liés, pour l'essentiel, à des objectifs d'accroissement de l'efficacité des réseaux existants, d'amélioration de la desserte en transport en commun sur les nouveaux territoires des deux villes et de la coordination des services entre les deux rives.

---

[15] Annexe 1, tableau 7.

Les besoins en transport en commun pour la région de Québec représentent des investissements totaux de l'ordre de 430,3 millions d'ici 2012. De cette somme, plus de 196,4 millions seraient consacrés au maintien des actifs, soit près de 50 % des besoins. L'amélioration et le développement des services, quant à eux, exigeraient respectivement 36,3 millions et 197,6 millions de dollars.

Il est important de noter que cette évaluation des besoins ne tient pas compte du projet de SLR présentement à l'étude.

Ensemble des besoins en transport en commun pour la région de Québec (Québec et Lévis)[16] 2003-2012

Besoins	Montant estimé	Pourcentage
Maintien des actifs	196,4 M $	45,6 %
Amélioration des services	36,3 M $	8,5 %
Développement des services	197,6 M $	45,9 %
Total (excluant le SLR)	**430,3 M $**	**100 %**

6.2.1 Les besoins du Réseau de transport de la Capitale

Le niveau des besoins d'investissement est directement lié aux objectifs visés. Ainsi, dans son exercice de planification stratégique présentement en cours, le RTC identifie certaines orientations possibles quant à l'achalandage et à la part modale. Pour les fins du présent exercice d'évaluation, l'analyse des besoins du RTC repose sur l'orientation qui vise à accroître la part modale du transport en commun, combinée à un accroissement de l'achalandage. Il s'agit, parmi celles considérées, de l'hypothèse la plus ambitieuse.

[16] Annexe 1, tableaux 8 et 9.

Le maintien des actifs

Quelle que soit l'orientation retenue, les besoins en maintien des actifs demeurent une dépense incontournable. Les investissements identifiés au chapitre du maintien des actifs par le RTC sont essentiellement liés au renouvellement de son parc d'autobus. La nécessité du rajeunissement du parc, pour les raisons mentionnées plus haut, représenterait une somme de plus de 177 millions, soit l'achat d'ici 2012 de 313 autobus neufs. Le maintien des actifs représenterait plus de 43,8 % des investissements prévus par le RTC pour les 10 prochaines années.

L'amélioration des services

Au chapitre de l'amélioration des services, le RTC a retenu quelques projets de terminus et l'implantation de feux prioritaires. Cependant, les investissements dans les systèmes de perception, de télécommunication et d'information aux usagers, pour une somme de 30 millions de dollars, domineraient les interventions de 33,1 millions prévues en amélioration des services.

Le développement des services

Toujours selon le scénario visant à accroître la part modale, les investissements prévus dans le développement des services totaliseraient, pour la période, près de 194 millions. Les priorités retenues viseraient à améliorer l'efficacité du service Métrobus dans les axes existants et à développer de nouveaux axes qui, compte tenu des analyses concernant la mobilité, représentent un potentiel intéressant pour le transport en commun. Ainsi, au cours des prochaines années, l'axe nord-ouest de Loretteville vers Sainte-Foy (secteur du cégep de Sainte-Foy), déjà précisé dans le réseau structurant du projet de liens interrives, et l'axe est-ouest, situé au nord du territoire du Réseau de transport de la Capitale, seraient dotés de parcours Métrobus. Il est en outre envisagé d'y affecter des autobus articulés d'une plus grande capacité que le véhicule conventionnel. La mise en place de ces nouveaux services nécessiterait l'acquisition de plusieurs véhicules supplémentaires et la construction d'un nouveau garage.

De même, afin d'améliorer la circulation des autobus à l'intérieur des murs du Vieux-Québec et d'assurer la complémentarité avec les services de la Traverse Québec-Lévis, il est prévu de mettre en place un service de navette reliant le quai de la Traverse à la haute-ville, en passant par le Vieux-Québec. Ce nouveau service utiliserait des véhicules écologiques de plus faibles dimensions.

Également, le RTC considère importante la réalisation des voies réservées, prévue au Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale de Québec, soit sur les autoroutes Charest et Laurentienne.

De plus, l'autoroute Du Vallon, dans les secteurs de l'Université Laval et du cégepde Sainte-Foy, a été ciblée pour y implanter des voies réservées aux autobus.

Finalement, l'étude sur le SLR, présentement en cours, pourrait impliquer, si ce projet se réalise, une dépense d'investissement de l'ordre d'un milliard de dollars. Cependant, comme il a déjà été mentionné, le coût du SLR ne figure pas dans la présente évaluation des besoins (voir à cet effet la sous-section 6.2.4).

6.2.2 Les besoins de la Société de transport de Lévis

Comme dans le cas du RTC, le niveau des besoins en investissement de la STL est évalué en fonction des orientations et des objectifs qu'elle entend se donner pour les dix prochaines années. Toutefois, ces orientations n'ont pas été approuvées par les autorités concernées.

Le programme préliminaire de besoins envisagés par la STL résulte d'une part, des consultations publiques qui ont eu lieu au cours du mois de mai 2002 dans chacun des arrondissements de la nouvelle ville de Lévis et d'autre part, des impératifs territoriaux résultant de la création de la nouvelle grande ville de Lévis. Compte tenu de l'importance des échanges entre la rive sud et la rive nord, le développement du lien interrives touchant l'intégration tarifaire et la coordination des services serait considéré comme incontournable.

Le maintien des actifs

En plus des raisons déjà mentionnées concernant la fiabilité des autobus à plancher surbaissé, la STL a évoqué que ce véhicule ne correspondait pas aux besoins et aux conditions de services qui prévalent sur la rive sud. La majorité des circuits de la STL comportent en effet des trajets sur de longues distances. La capacité d'accueillir des passagers assis dans les autobus à plancher surbaissé est moindre que celle des autobus conventionnels, ce qui convient moins aux types de services offerts par la STL. Celle-ci a donc prolongé la durée de vie utile de ses autobus de type conventionnel et a fait, au cours des dernières années, l'acquisition d'autobus usagés.

Ainsi, les investissements projetés pour le maintien des actifs sont évalués à plus de 19,1 millions de dollars, soit plus de 73,1 % du total des besoins de la STL pour les dix prochaines années. Outre le renouvellement du parc d'autobus, qui représente le principal poste de dépense, des interventions seraient envisagées concernant le garage et le centre administratif.

L'amélioration des services

Les investissements prévus au cours des dix prochaines années au chapitre de l'amélioration des services sont estimés à 3,2 millions. La réalisation de ceux-ci serait prévue au début de la période, soit entre 2004 et 2006, et correspondrait à certains éléments du projet de lien interrives (voies réservées, terminus et stationnement d'incitation) ainsi qu'à des systèmes de perception électronique et d'information à la clientèle.

Le développement des services

Les investissements destinés au développement des services projetés par la STL viseraient à consolider son réseau interne qui, compte tenu des fusions municipales, a vu la superficie de son territoire tripler (152 km^2 à 449 km^2). La desserte entre les différents secteurs de la nouvelle ville de Lévis est actuellement peu développée. Dans une perspective de consolidation du territoire, le développement de l'axe est-ouest, situé entre le Vieux-Lévis et le secteur ouest de la nouvelle ville, serait considéré comme important.

De même, compte tenu de l'ampleur des déplacements interrives (environ 62 % des déplacements de la STL), les deux axes d'échange avec la rive nord seraient développés. Ainsi, l'axe de la Traverse Québec-Lévis, représentant un pôle majeur d'échanges avec la rive nord, serait consolidé avec l'implantation d'un stationnement d'incitation et d'un terminus d'autobus.

Du côté des ponts de Québec et Pierre-Laporte, un centre d'échanges comportant un stationnement d'incitation et un terminus serait aménagé afin d'améliorer le transport en commun interrives. Ce centre d'échanges serait également une composante importante du développement de l'axe est-ouest décrit précédemment.

Au total, ce sont près de 4 millions de dollars qui devraient être consacrés au développement des services de la STL. Ces investissements, liés pour l'essentiel aux projets de lien interrives et de réseaux structurant le transport en commun pour la région de Québec, s'effectueraient dès 2004 et s'échelonneraient sur deux ans.

6.2.3 LES BESOINS COMMUNS AUX DEUX SOCIÉTÉS

La nécessité d'une meilleure coordination et intégration des tarifs et des services entre les réseaux de transport en commun de la rive nord et de la rive sud a été soulevée il y a déjà plusieurs années. C'est d'ailleurs de cette problématique qu'est né le projet de lien interrives.

Ce projet fait partie intégrante des besoins exprimés par les deux sociétés de transport de la région. Sur la rive nord, il implique le développement d'un réseau de transport structurant, soit les circuits Métrobus, l'implantation du projet de navette centre-ville et l'implantation d'un terminus régional à l'Université Laval, point de jonction entre la STL et le RTC.

Sur la rive sud, ce projet comporte l'implantation d'un Métrobus dans l'axe est-ouest entre le Vieux-Lévis et le secteur situé à la tête des ponts où seraient également aménagé un centre d'échanges et un stationnement d'incitation ainsi que la construction d'un terminus et d'un stationnement d'incitation dans le secteur de la Traverse Québec-Lévis.

Finalement, quant à l'intégration tarifaire et à l'harmonisation des services, il est important de mentionner qu'en plus des deux sociétés de transport en commun, la Traverse Québec-Lévis y est impliquée et que sa collaboration est essentielle.

6.2.4 Le projet de système léger sur rail (SLR)

Au cours de la consultation, un important projet d'investissement en matière de transport en commun dans la région de la Capitale Nationale a été porté à l'attention du mandataire. Il s'agit d'une démarche visant à implanter éventuellement un système léger sur rail sur le territoire de la ville de Québec avec possiblement une extension vers le territoire de la ville de Lévis.

Le ministère des Transports finance présentement une étude à cet effet; elle est conduite par le RTC et bénéficie de l'expertise appropriée, dont celle du MTQ. Les travaux devraient être complétés d'ici la fin de la présente année et soumis à l'attention des autorités, tant municipales que gouvernementales.

Le cadre de cet examen spécifiait qu'un tel système suit en pratique le parcours de la ligne de Métrobus qui va de Beauport et de Charlesbourg vers Sainte-Foy, en passant par le centre-ville de Québec, avec une extension du côté de Lévis en utilisant le pont de Québec. L'étude porte sur l'opportunité et la faisabilité technique d'un tel système, ses effets prévisibles sur la clientèle et sur son financement.

Les coûts estimés à ce stade-ci pour réaliser le projet initial, c'est-à-dire de Beauport et de Charlesbourg vers Sainte-Foy, en passant par le centre-ville de Québec, sont de l'ordre de 880 millions de dollars; il faudrait ajouter un montant d'environ 150 millions de dollars pour l'extension vers Lévis. Sur le plan budgétaire, on devra estimer une contribution annuelle, sous forme de service de la dette, de l'ordre de 100 millions de dollars pendant 20 ans.

La réalisation du projet de SLR permettrait l'abandon de certains projets prévus dans le plan de développement du RTC. En effet, puisque l'étude suppose le remplacement des Métrobus actuels par l'implantation du SLR, les projets relatifs à l'amélioration des Métrobus, actuellement inscrits au programme des besoins du RTC, devraient être ajustés en conséquence. Ces ajustements porteraient notamment sur une diminution du nombre d'autobus articulés à acquérir (± 31 M $), une réduction de la taille du nouveau garage pour autobus (± 20 M $) ainsi que sur une réduction des dépenses d'exploitation équivalant à ± 100 000 heures. Il résulterait de ces abandons des économies de l'ordre de 51 millions de dollars, ce qui représente une économie annuelle d'environ 5 millions pendant 10 ans.

Les responsables de l'étude prévoient en outre un accroissement significatif de la clientèle d'environ 30 %. La réalisation de ce projet s'étalerait sur une période de 5 à 7 ans. Cependant, s'il devait être réalisé en différentes étapes, la période de réalisation en serait allongée d'autant et le financement devrait être ajusté en conséquence.

6.3 L'impact budgétaire des besoins exprimés

Les besoins exprimés par les gestionnaires des sociétés pour la région de Québec sont importants, soit un investissement de 430,3 millions de dollars d'ici 2012.

Près de la moitié de cette somme (46 %) représente une dépense incontournable de maintien des actifs compte tenu du retard enregistré dans le renouvellement du parc d'autobus au cours des années 90.

Sur le plan budgétaire, la réalisation des besoins identifiés pour la région de Québec se traduirait par une forte croissance des budgets des deux sociétés de transport. Certaines simulations effectuées en considérant les paramètres du cadre financier actuel du transport en commun[17] indiquent que les investissements en maintien des actifs, considérés comme incontournables, seraient difficilement réalisables sans un apport additionnel important des municipalités et du gouvernement. Quant aux investissements destinés à l'amélioration et au développement des services, ces derniers seraient hors de portée.

[17] Voir annexe 1, tableaux 11 et 12.

7. MISE EN CONTEXTE

Le système de transport en commun à Québec et à Lévis est une réalité organisationnelle et sociale qui s'inscrit dans le contexte de la société québécoise et nord-américaine. Son évolution et son développement sont influencés par les contraintes et les conditions de cette société.

La réalisation du mandat et les propositions qui en découlent se situent dans le cadre de cet environnement; celui-ci comporte à la fois des éléments favorables à l'expansion de ce système et d'autres qui limitent ou contraignent son développement.

7.1 La concurrence inégale avec l'automobile

Les déplacements de personnes à l'intérieur des agglomérations urbaines dans nos sociétés modernes, que ce soit à des fins d'études, de travail, d'affaires, de loisirs ou autres, s'effectuent principalement au moyen de l'automobile, la plupart du temps avec son seul conducteur; le transport en commun constitue l'autre mode important de déplacement motorisé.

Près de 85 % des passagers-km en milieu urbain sont effectués au moyen de l'automobile et ce pourcentage ne cesse de croître. La congestion routière dans les grands centres, incluant Québec et Lévis, illustre bien les effets de cette situation. Quant au transport en commun, sa part du marché est en décroissance depuis quelques décennies et l'achalandage stagne, même si on constate parfois une légère augmentation ces dernières années.

L'étalement urbain entraîne aujourd'hui la possession d'une automobile (et même de plusieurs dans certains ménages) et par ricochet, son utilisation pour la plupart des déplacements. Par ailleurs, les gens préfèrent l'automobile pour diverses autres raisons : sa fiabilité, sa souplesse, son confort, sa flexibilité, sa rapidité et son caractère privé.

En contrepartie, le transport en commun fait souvent figure de parent pauvre avec ses nombreuses rigidités : un service public régi par des contraintes administratives propres à ces entités, une présence syndicale active et un financement par plusieurs partenaires qui s'interrogent périodiquement sur le niveau de leur contribution. Qui plus est, ce service subit lui aussi, dans bien des cas, les effets de la congestion, les voies réservées étant peu nombreuses. En outre, le système de transport en commun n'est pas toujours fiable.

Enfin, l'analyse des décisions et des gestes des administrations publiques laisse entendre que la mobilité en milieu urbain est définie principalement pour l'automobile et ses exigences. On comprend alors toute la pression qui peut s'exercer pour améliorer les infrastructures routières.

7.2 Le régime d'entreprise de type monopole public et la forte présence syndicale

Dans les principales agglomérations urbaines du Québec, dont celles de Québec et de Lévis, la responsabilité du transport en commun des personnes et la livraison des services qui l'accompagnent sont confiées à des sociétés de transport de responsabilité municipale et de type monopolistique.

Les sociétés de transport sont en concurrence directe pour le transport des personnes avec l'automobile qui est omniprésente. Le personnel de ces organismes a parfois tendance à oublier cette réalité lorsqu'il agit collectivement. La survie de l'entreprise n'étant pas directement liée à la performance et à la fiabilité des services qu'elle offre, cela explique vraisemblablement cette attitude.

Le personnel d'entretien, de bureau et les chauffeurs sont représentés par des organisations syndicales qui ont fait et font sentir leur présence. Les relations de travail ont été particulièrement difficiles du côté de Québec, ce qui a laissé des séquelles importantes.

Les services de transport public ont été perturbés par des interruptions de service, des arrêts de travail et des changements fréquents dans l'encadrement supérieur. Durant les années 90 plus spécifiquement, les sociétés de transport en commun n'ont pas eu la vie facile; leur environnement financier a été modifié et le gouvernement s'est retiré du financement des dépenses d'exploitation. Les municipalités ont dû prendre cette place laissée vacante et il a fallu une période d'adaptation; tout cela n'a pas été de nature à favoriser un bon climat de travail.

Ces arrêts de travail ont, à toutes fins pratiques, stigmatisé l'organisation et éloigné une clientèle qu'il est difficile aujourd'hui de récupérer. À Lévis, bien que la situation ne soit pas aussi tendue sur ce chapitre, la société de transport a connu, l'an dernier, un arrêt de travail qui a eu des effets dévastateurs sur l'achalandage.

Le niveau d'achalandage n'affecte pas directement les personnes qui oeuvrent dans ces organismes, compte tenu des garanties d'emploi que leur confèrent les conventions collectives qui les régissent. Dans un tel contexte, il est difficile d'innover et de conduire des expériences de sous-traitance, sur une base volontaire pour certaines activités.

La Direction de la société a fait part de sa ferme intention d'améliorer la situation et déjà mis en place des mécanismes à cet effet. De plus, les communications du mandataire avec les représentants syndicaux ont aussi reflété une certaine prise de conscience à ce sujet.

En résumé, le transport en commun dans la région de Québec est un monopole public avec ses rigidités de fonctionnement. De plus, ce monopole doit composer avec une présence syndicale qui donne parfois l'impression d'être inconsciente du rôle et de l'importance de l'entreprise en regard des déplacements de personnes sur son territoire et du service à la collectivité.

7.3 Le vieillissement de la population et ses impacts sur la clientèle

En 2001, la clientèle du RTC est composée de 48 % d'étudiants, de 41 % de travailleurs, alors que seulement 7 % étaient des retraités. On le constate, le poids des étudiants est très important, tout comme celui des travailleurs. Il faut mentionner que près de 60 % de la clientèle sont des femmes et que le groupe des 15-24 ans représente 43 % de la clientèle. La clientèle de la STL et de l'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière est aussi composée majoritairement de jeunes (56 %) qui l'utilisent pour des motifs d'études.

L'évolution démographique devrait modifier considérablement la composition du marché des deux sociétés de transport au cours des prochaines années et commander des réorientations significatives dans la façon de desservir la région et d'offrir les services.

Puisque la population sera à toutes fins pratiques stable ou même décroissante, on ne pourra plus compter sur l'augmentation de celle-ci pour accroître l'achalandage des services de transport en commun. Qui plus est, quelque 50 % des clientèles du RTC et de la STL sont des jeunes et ceux-ci diminueront, tant en nombre qu'en poids relatif. Par contre, du côté de la clientèle des travailleurs, on peut observer une certaine stabilité. À moins qu'on ne réussisse à densifier le territoire ou à changer radicalement les habitudes de déplacements et de choix modaux de la population, il faudra s'attendre à une stagnation ou même à une diminution de l'achalandage.

En fait, tout indique que si on cherche dans l'avenir à accroître l'achalandage des services de transport en commun, il faudra obligatoirement penser à conquérir le marché des personnes âgées de 55 ans et plus. Cette clientèle, qui représente déjà 25 % de la population (et qui ne représente que 12 % de la clientèle du RTC), atteindra bientôt plus du tiers de la population.

Il s'agit donc là d'un bassin important de clientèle qui requiert des efforts pour mieux répondre à ses besoins, notamment en terme de mobilité réduite. Par contre, cette clientèle se déplace généralement hors des heures de pointe, ce qui représente un atout pour la rentabilité des sociétés.

7.6 Le précaire équilibre des finances publiques du Québec

Sans se prétendre un expert en matière de finances publiques, il est possible de déduire, tant sur la base des divers énoncés publics gouvernementaux que sur le bilan du dernier sommet portant sur le déséquilibre fiscal tenu à Québec en octobre dernier, que les finances publiques du Québec sont dans une situation difficile et exigent une attention de tous les instants.

Il est aussi de commune renommée que le niveau des impôts est substantiellement plus élevé au Québec qu'en Ontario.

De fortes pressions s'exercent sur les finances publiques en raison des fonctions et compétences qui sont propres au Québec, notamment l'éducation et la santé. Ces deux secteurs accaparent l'essentiel du budget de la province, de même qu'une place importante dans l'agenda politique de notre société. Ils constituent, à n'en point douter, des priorités jugées incontournables.

Le transport est aussi une préoccupation gouvernementale. Les différents projets annoncés récemment par le MTQ au chapitre du réseau routier supportent cet avancé. Quant au transport en commun, tout en s'inscrivant de façon notable dans les plans de transport du MTQ, il demeure en forte concurrence avec le réseau routier majeur.

Il faut reconnaître que depuis 1992, le gouvernement a diminué substantiellement sa contribution à ce secteur d'activités. Personne ne nie l'importance du transport en commun, mais l'automobile occupe une place de tout premier ordre. Certaines ambiguïtés dans les énoncés de politique et les mesures mises en place, tant par le gouvernement que le MTQ, illustrent cette situation.

Il est vrai que le transport en commun constitue une responsabilité locale. Cependant, ce champ d'activités intéresse le gouvernement au plus haut point en raison des pressions qui peuvent résulter d'une inaction en ce domaine sur les ponts et les routes, l'environnement et la qualité de vie, l'énergie et la compétitivité des agglomérations urbaines.

En général, le gouvernement du Québec finance davantage le transport en commun que ne le font les autres juridictions canadiennes. Au cours de la dernière année, certaines provinces, dont l'Ontario, semblent vouloir se réimpliquer dans cette activité.

Au cours des prochaines années, la question du transport en commun pourrait devenir une préoccupation majeure en raison, notamment, des retards accumulés au niveau du maintien des actifs et des effets positifs d'une telle intervention sur les milieux urbains (aménagement, infrastructures, environnement, énergie, etc.).

7.8 Les finances municipales de plus en plus sollicitées

Les revenus fonciers constituent la base des revenus municipaux et représentent près de 70 % de ces derniers; cet impôt, comme on le sait, frappe directement les contribuables et ses effets sur ces derniers sont particulièrement visibles et sensibles.

Par ailleurs, selon les données du MAMM, sur une base per capita, l'impôt foncier global (municipal et scolaire) est de 40 % plus élevé en Ontario qu'au Québec. En effet, la contribution foncière annuelle combinée des Ontariens, en 2000-2001 est de 1 423 $ contre 1 017 $ pour les Québécois. Cet écart s'explique, plus particulièrement, par le plafonnement de l'impôt foncier scolaire au Québec; cet impôt foncier scolaire est de 141 $ per capita au Québec contre 532 $ en Ontario.

Toutefois, les pressions qui s'exercent sur les revenus municipaux sont particulièrement fortes en raison des besoins liés aux différents rôles et fonctions dévolus aux municipalités et des responsabilités nouvelles qui leur sont confiées de temps à autre. Cette réalité est encore plus évidente pour les villes nouvelles de Québec et de Lévis.

Par ailleurs, le milieu municipal doit, année après année, atteindre l'équilibre budgétaire. Ce milieu considère préoccupant le niveau de l'imposition foncière actuel et limitant leur marge de manœuvre pour répondre aux multiples besoins.

En termes simples, l'imposition foncière, au profit du transport en commun, ne pourrait croître de façon significative sans générer un lot de problèmes. Dans les faits, les bénéfices qui résulteraient de l'amélioration du transport en commun s'effectueraient aussi au profit des autres paliers de gouvernement qui ont des responsabilités en matière d'infrastructures, d'environnement, d'énergie, etc.

7.6 L'absence de contributions fédérales

De façon générale et sauf quelques exceptions dans le cadre du Programme d'infrastructures, le gouvernement fédéral ne contribue pas au financement du transport en commun. Ainsi, le Canada serait le seul pays au sein du G7 où le gouvernement central n'investit pas de sommes importantes dans le transport en commun urbain.

Des pressions diverses s'exercent sur le fédéral pour qu'il s'implique dans le transport en commun. Entre autres, en juin 2001, un comité de la Chambre des communes, dans son rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada, invite expressément le gouvernement fédéral à s'intéresser à cette question. Selon ce comité, à l'échelle du Canada, le gouvernement fédéral percevait, en 1998-1999, environ 4 milliards de dollars des automobilistes, tirés principalement des taxes d'accises sur les carburants dont près de 1 milliard de dollars au Québec.

Le dernier discours du trône également laisse entendre que cet ordre de gouvernement pourrait s'impliquer financièrement dans les grands centres urbains, en matière de transport en commun.

7.7 Les regroupements municipaux et la nouvelle législation concernant les sociétés de transport

Le présent exercice s'effectue dans la foulée des fusions municipales qui ont bouleversé l'échiquier local et généré bien des tensions. Dans la Capitale nationale, cette démarche s'est soldée par la mise sur pied des nouvelles grandes villes de Québec et de Lévis. Ces instances traversent présentement une période de consolidation d'activités.

Il faut mentionner que la diminution du nombre d'intervenants en matière d'aménagement sera favorable au transport en commun, sans compter la présence d'une communauté métropolitaine avec certaines compétences, notamment en matière d'aménagement et de transport en commun, principalement en relation avec les équipements métropolitains.

En parallèle, une nouvelle législation sur les sociétés de transport en commun a mis sur pied le RTC à Québec, couvrant en totalité le territoire de la nouvelle ville et une société de même nature à Lévis.

Les sociétés de transport, en vertu de leur loi constitutive, ont l'obligation de produire, en décembre 2003, un plan stratégique de développement du transport en commun sur leur territoire respectif. Ce dernier précise les objectifs qu'elles poursuivent, leurs priorités et les résultats attendus; il couvre une période de 10 ans, est ajusté annuellement et révisé aux 5 ans.

Par ailleurs, la coordination des circuits et l'intégration tarifaire entre Québec et Lévis exigent que les deux rives du St-Laurent travaillent ensemble. La Société des traversiers, par l'entremise de la Traverse Québec-Lévis, est aussi impliquée dans cette coordination.

7.8 L'accord de Kyoto

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), conformément à l'accord de Kyoto, constitue une obligation des divers ordres de gouvernement.

Le Québec s'est inscrit de façon déterminée dans cette lutte aux changements climatiques générés par de telles émissions, tout en demeurant la province qui émet le moins de GES au Canada. En effet, en 1998, ces émissions per capita étaient de 11,8 tonnes en équivalent CO^2 contre 22,7 tonnes en équivalent CO^2 pour la moyenne canadienne.

Le transport en général est responsable de 38 % des émissions de GES au Québec[18]. L'automobile et les déplacements quotidiens reliés à ce mode de transport représentent 60 % de ce 38 %, c'est-à-dire 22 % du total des émissions de GES.

Le plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques[19] et l'engagement du gouvernement du Québec prévoient favoriser le transport collectif des personnes. Cet engagement se traduira par un investissement dans les infrastructures de transport en commun, la réalisation d'études de faisabilité, de diverses mesures fiscales, la promotion de la création d'un programme employeur. Dans ce même plan, le gouvernement veut restreindre l'étalement urbain.

Le transport en commun a été identifié comme un élément-clé pour améliorer la situation dans le secteur de l'environnement. Il constitue, en effet, une voie d'avenir. Si ce mode réussissait, en outre, à inciter d'autres automobilistes à l'adopter, l'effet de réduction serait palpable. Cependant, pour réaliser cet objectif, des efforts doivent être déployés pour rendre plus attrayant ce mode de transport.

[18] Ministère de l'Environnement du Canada, *Inventaire québécois des gaz à effet de serre, 1990-2000*, sept. 2002, p. 16-17-18.
[19] Gouvernement du Québec, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques.*

7.9 La politique d'achat d'autobus

Les achats des ministères et organismes gouvernementaux québécois, de même que ceux des organismes municipaux en matière de transport, s'inscrivent, depuis 1994, dans le cadre d'un « accord sur le commerce intérieur » canadien; cette entente a été signée, le 18 juillet de cette même année, par les 10 gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et les administrations des 2 territoires.

En vertu de cet accord, tel qu'élargi le 1er juillet 1999, au chapitre des marchés publics, les achats d'autobus par les organismes publics de transport sont soumis à la concurrence de l'ensemble des fabricants canadiens.

Par ailleurs, ces mêmes organismes n'ont aucune obligation d'ouvrir leur marché aux fournisseurs et produits de l'extérieur du Canada. En effet, les règles des accords commerciaux (ALE – ALENA et OMC) ne couvrent pas les acquisitions effectuées par les organismes municipaux. De la même manière, les achats des organismes publics de transport sont exclus de la portée de l'accord sur les marchés publics avec l'État de New-York (12 novembre 2002).

C'est dans ce contexte de concurrence canadienne que s'est conclu avec l'entreprise Nova Bus, le 18 septembre 2002, le dernier achat regroupé de 825 véhicules pour répondre aux besoins des années 2003 à 2007. En d'autres termes, l'obligation d'un appel d'offres à l'échelle canadienne caractérise maintenant l'achat des autobus neufs par les organismes publics de transport.

Cette réalité signifie que le fabricant québécois, Nova Bus, doit maintenant se mesurer aux autres et performer autant par la qualité de ses produits que par ses coûts. Par voie de conséquence, on peut présumer que la dimension « recherche et innovation » au chapitre des produits devient une nécessité pour cette entreprise et pour les autres qui oeuvrent dans ce secteur à divers titres.

7.10 La responsabilité locale et l'intérêt gouvernemental

Sans entrer dans une discussion juridique sur les compétences, le transport en commun est une responsabilité avant tout locale puisqu'il s'agit d'un service public organisé sur un territoire urbain et pour les fins de celui-ci.

Ce service doit répondre prioritairement à des besoins locaux et tenter de résoudre des problématiques urbaines telles que la congestion routière, l'accès aux pôles d'activités, la qualité de vie ou l'environnement. Son importance et sa nécessité varient donc d'un territoire à l'autre.

Sans l'apport municipal, le transport urbain ne peut être développé, cette implication s'intégrant avec l'aménagement du territoire, également de responsabilité locale.

D'ailleurs, déjà en 1976, le Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation (Rapport Castonguay)[20] mentionnait que le transport en commun urbain est un service de nature locale. De plus, en 1999, le Rapport sur la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales (Rapport Bédard)[21] réitérait ce principe en affirmant que le transport en commun fait partie intégrante des compétences municipales.

En outre, la Loi sur les sociétés de transport en commun confirme cette orientation puisque le territoire d'une société correspond à celui d'une ville, que celle-ci désigne les membres du conseil d'administration, de même qu'elle approuve le budget et le plan d'immobilisation de la société.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, qui représente maintenant moins de 10 %[22] des budgets des organismes publics de transport dans la région de Québec, de même que les décisions gouvernementales des dix dernières années renforcent cette responsabilité. Cela se dégage également des règles et des pratiques de financement du transport en commun qui font en sorte qu'environ 40 % des coûts sont financés par le milieu municipal.

Cette responsabilité locale est de plus renforcée par les pouvoirs de gestion des organismes publics de transport et par le fait qu'ils doivent assumer le déficit du transport en commun. Par ailleurs, le niveau de service, la tarification et la gestion, y compris la détermination des conditions d'emploi, sont du ressort local. Il n'est pas rare de voir la tarification du transport en commun devenir un enjeu électoral local, ce qui peut avoir un effet direct sur la contribution municipale.

Toutefois, le gouvernement du Québec a une responsabilité et un intérêt certain dans le transport en commun. Cet intérêt est confirmé par les politiques et les programmes de subventions aux immobilisations destinées au maintien des actifs, de même que par le partage du produit de ses propres champs de tarification et de taxation.

[20] L'urbanisation au Québec, *Rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation*, Québec, 13 février 1976.
[21] Pacte 2000, *Rapport de la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locale*, Québec, 31 mars 1999.
[22] Cette part pourrait être un peu plus élevée si la STL et le RTC s'étaient prévalus des subventions pour l'achat d'autobus neufs.

En outre, le ministère des Transports, dans le cadre de l'élaboration de ses plans de transport, s'engage à favoriser le transport en commun sous différentes formes. De plus, il intervient auprès des automobilistes pour les inviter à contribuer au financement du transport en commun. En outre, il souhaite garder un droit de regard sur les équipements structurants, comme le métro par exemple.

L'intérêt gouvernemental pour le transport en commun se traduit aussi par son implication dans le réseau routier et dans la qualité de l'environnement. En effet, les routes interrégionales ont été prises d'assaut par les navetteurs, provoquant ainsi de la congestion à certaines heures de la journée.

Cette congestion freine la fluidité du transport nécessaire pour le bon fonctionnement de l'économie, génère des pressions sur l'ajout de routes et de ponts, sans compter la pollution qu'elle provoque et les inefficacités énergétiques qu'elle engendre. Un transport en commun efficace, retranchant des automobiles du réseau routier, peut devenir une solution à ces problèmes dans le contexte où les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites.

De plus, si le gouvernement n'agit pas en transport en commun ou se retire de son financement, la pression pour qu'il contribue à la construction d'infrastructures autoroutières, tels des ponts, des tunnels, des routes ou des stationnements sera à la hausse et tôt ou tard, il devra y répondre, malgré les coûts prohibitifs de ces équipements.

Enfin, la mobilité des personnes, quelle que soit leur condition ou leur statut social, doit être assurée le plus possible et c'est là une des raisons d'être du transport en commun.

Finalement, l'intérêt gouvernemental se manifeste aussi par le fait que les équipements de transport en commun constituent un élément significatif pour le développement de certaines entreprises et peuvent représenter un levier pour leur maintien; cette démarche devant toutefois s'inscrire dans le cadre des impératifs du libre-échange et des politiques d'achat en vigueur au Canada.

En définitive, le transport en commun ne peut se dissocier de son environnement global. Ce dernier le conditionne et le modèle. Toute piste de solution ou recommandation doit tenir compte de cette réalité.

8. RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS

8.1 Considérations générales

Le présent rapport constitue une occasion pour le gouvernement et les municipalités de confirmer leurs choix et leurs préférences à l'égard du transport en commun en milieu urbain. Il s'agit pour eux de le prioriser de façon explicite par une combinaison de moyens, compte tenu des bénéfices que la société peut en retirer : qualité de vie haussée, congestion routière réduite, efficacité énergétique, environnement amélioré. Le gouvernement et le MTQ sont aussi invités à penser vraiment « transport en commun », notamment lors de la planification et de la réalisation de leurs interventions sur le réseau routier à proximité des agglomérations urbaines.

Depuis longtemps, partout en Amérique du Nord et en Europe, les systèmes de transport en commun dans les agglomérations urbaines ne sont plus une activité rentable assurant un rendement sur l'investissement : le transport en commun a besoin de subventions. Il est généralement admis que le système de transport public urbain est toujours déficitaire et que les recettes en provenance des usagers ne peuvent couvrir l'ensemble des frais.

Le transport en commun des personnes est une préoccupation des agglomérations urbaines. Son caractère essentiel et l'importance de ce service pour la vie économique et sociale varient selon les agglomérations, contrairement aux services liés à la santé et à l'éducation. En conséquence, il n'est pas opportun d'établir, à l'échelle du Québec, quelque régime de péréquation propre à ce secteur.

Tout en étant bien conscientes que l'achalandage est aussi fonction de la démographie, de la qualité du réseau routier et de l'économie, les sociétés de transport doivent néanmoins avoir comme objectif d'accroître l'achalandage et de freiner la glissade de la part modale. Le gouvernement et les municipalités doivent les supporter par divers moyens. Toutefois, un tel engagement présume que l'implication de tous les artisans oeuvrant dans ce secteur visera à assurer la continuité et la fiabilité des services de transport en commun dans un contexte de concurrence avec l'automobile et ses qualités de flexibilité et de fiabilité.

En d'autres termes, les sociétés de transport doivent tenter un effort systématique pour transformer la situation présente ou, à tout le moins, de la freiner en convainquant les automobilistes d'adopter le transport en commun. Ces sociétés font face à un grand défi et afin de répondre à ses exigences, elles ont exprimé de grands besoins qui traduisent, entre autres, la nécessité d'un rattrapage. Il faut donc que les partenaires contribuent au meilleur de leur capacité, prenant toutefois pour acquis que des arbitrages devront s'effectuer à divers niveaux entre les différentes priorités.

Il importe d'introduire des priorités dans les investissements car il est illusoire de penser à une adéquation entre les revenus et les besoins tels qu'exprimés. Les investissements nouveaux devront donc viser à assurer le maintien des actifs et à développer de nouveaux services, et non pas à gonfler la facture d'exploitation du « statu quo ».

Les présentes recommandations réaffirment, à titre de premier responsable de cette activité, le rôle primordial des municipalités et des instances locales à l'égard du transport en commun et de sa gestion. Elles confirment aussi l'intérêt et la responsabilité du gouvernement et une participation nécessaire des automobilistes à cet exercice. Elles présument aussi que le pouvoir d'imposer des impôts et des taxes appartient, dans notre société, aux élus et à leurs instances, en l'occurrence l'Assemblée nationale du Québec et les conseils des différentes villes.

Il s'agit en outre d'un dossier complexe où bien des intérêts se confrontent : syndicats, usagers, contribuables, municipalités, automobilistes, fournisseurs, gouvernement, aménagistes, environnementalistes, spécialistes de l'énergie, etc.

Il est impératif que le MTQ, le MAMM, les municipalités et les sociétés de transport travaillent ensemble et partagent leurs connaissances et leur expérience afin d'améliorer la part de ce mode et la performance des sociétés de transport en commun. Cet exercice devrait s'effectuer au sein d'un comité mis sur pied par le MTQ et composé des principaux responsables de ces organismes.

Tous les artisans de la livraison du transport en commun (la direction et le personnel des sociétés) doivent réaliser qu'ils sont en concurrence directe avec l'automobile, qu'un système souple et fiable est une exigence et qu'en conséquence, ils se disciplinent par tous les moyens pour éviter des ruptures volontaires de services. Il importe également d'associer au sein des sociétés, les employés et leurs représentants à la définition et à l'implantation de projets et de politiques.

Afin de faciliter la prise de décisions quant aux nouveaux investissements et d'améliorer la position concurrentielle du transport en commun face à l'automobile, les sociétés et leur personnel sont expressément invités à stabiliser leurs relations de travail et à conclure des contrats à long terme (7 ans et plus), en particulier au RTC. Cette approche permettrait d'éviter des ruptures de service et de confirmer la fiabilité du transport en commun auprès des usagers actuels et potentiels et à favoriser le transfert modal de l'automobiliste vers l'autobus. De plus, les sociétés et leur personnel sont invités à prévoir des mécanismes d'échanges permanents.

Indépendamment de cette négociation de contrat à long terme, il conviendrait toutefois d'établir un certain équilibre entre les parties et de revoir certaines dispositions législatives du Code du travail, plus spécifiquement celles relatives aux moyens de pression.

Le mandataire est d'avis que les propositions du présent rapport risquent de demeurer sans effet si elles ne sont pas appuyées par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de la densification, de même que d'interventions visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile. Les autorités municipales devront élaborer ou corriger leur plan directeur et leur schéma d'aménagement en intégrant la dimension d'un système de transport en commun efficace, c'est-à-dire densifier et éviter de multiplier les centres d'activités. La communauté métropolitaine devra également exercer son rôle à l'égard de tels schémas et s'assurer de l'intégration de la préoccupation du transport en commun à l'intérieur de ceux-ci.

Il en va de même sur le chapitre des stationnements, de leur nombre et de leurs coûts d'accès. En effet, le plus ou moins grand accès à des stationnements influence, de toute évidence, l'utilisation du transport en commun. Aussi, les villes de Québec et de Lévis doivent-elles cerner cette réalité au moyen de politiques et de diverses actions.

8.2 Cadre financier

- ***Le cadre financier proposé confirme l'implication des quatre partenaires déjà connus : le gouvernement, les automobilistes, les usagers et les municipalités. Les sociétés de transport agissent à titre de gestionnaires et le MTQ, au nom du gouvernement en cette matière.***

- ***Si le gouvernement fédéral devait s'impliquer dans le transport en commun, il faut souhaiter que cela s'effectue dans le respect des compétences du Québec, à la suite d'une entente conclue entre les deux gouvernements et sans fracas. De plus, une préférence évidente est signifiée à l'égard d'un financement applicable aux immobilisations, tant pour le maintien des actifs que pour l'amélioration et le développement des services. Ces contributions s'ajouteraient à celles des autres partenaires, c'est-à-dire qu'elles ne pourraient avoir pour effet de les diminuer. En outre, le fédéral devrait harmoniser certaines dispositions fiscales conformément aux propositions du présent chapitre.***

De façon à permettre une planification raisonnable par les sociétés de transport, il importe que les partenaires, non seulement ne se retirent pas du financement, mais qu'au minimum ils fassent évoluer leur contribution, notamment en fonction de l'évolution des coûts du système de transport.

Il n'y a pas de réponses ni de solutions définitives à ces problématiques de transport en commun et de financement. La réalité n'est pas statique et des propositions au-delà d'un certain nombre d'années comportent des risques évidents.

- ***Les propositions qui suivent s'inscrivent dans un horizon ferme de cinq ans, à compter de 2004, au terme duquel une évaluation et des ajustements consécutifs pourraient s'effectuer;***

Ces propositions tiennent aussi compte du contexte et des contraintes relatives aux finances publiques; elles visent à améliorer la capacité budgétaire des sociétés et devraient leur permettre de bonifier l'offre de service, tout en étant conscientes qu'elles devront faire les arbitrages qui s'imposent dans le choix des actions et leur étalement dans le temps. En d'autres termes, il n'y a pas d'équivalence entre les capacités budgétaires et les besoins tels qu'exprimés.

Préalables

Compte tenu des considérations qui précèdent et de certaines préoccupations exprimées lors de la consultation, il apparaît essentiel de proposer au gouvernement, aux municipalités de Québec et de Lévis et à leurs sociétés, l'établissement de quelques préalables avant que les sociétés de transport ne puissent bénéficier des diverses propositions qui suivent et accéder aux nouvelles contributions qui en résultent :

- ***Élaboration, dans le délai imparti soit le 31 décembre 2003, par les sociétés de transport, du Plan stratégique prévu à la loi et approbation par les autorités concernées;***
- ***Affectation des nouvelles sommes disponibles à des activités et projets contenus dans le Plan stratégique et visant à améliorer les services, que ce soit pour le maintien des actifs, le développement des services ou l'innovation;***
- ***Obligation pour la Ville de Québec et celle de Lévis, d'élaborer une politique sur les stationnements en appui au transport en commun;***
- ***Inscription, dans les schémas d'aménagement définis par les autorités municipales, de la dimension « système de transport en commun efficace », c'est-à-dire densifier les secteurs et éviter de multiplier les pôles d'activités;***
- ***Assurance de la part du RTC et de son personnel d'une stabilité organisationnelle pour une période minimale de sept (7) ans; en d'autres termes, conclusion d'ententes collectives assurant une continuité dans la livraison des services;***
- ***Engagement des municipalités à maintenir au minimum, à valeur constante, leur contribution à la suite de l'injection de ces nouvelles contributions.***

8.2.1 Contribution gouvernementale

Selon les propositions qui suivent, la contribution gouvernementale au transport en commun se traduit par un Programme d'aide aux immobilisations et par d'autres interventions dans les domaines fiscaux et de la recherche. Elle se manifeste également de façon indirecte au moyen d'un partage du produit de ses propres sources de financement, telles les droits d'immatriculation et les taxes sur l'essence.

Proposition de modifications au Programme d'aide gouvernementale au transport en commun applicables aux sociétés de transport en commun[23]

Les résultats de la consultation, les avis exprimés par les experts et les gestionnaires en matière de transport en commun, de même que les rapports effectués par le Vérificateur général du Québec, ont fait ressortir la nécessité de revoir le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à tout le moins relativement aux aspects touchant les organismes publics de transport.

Parmi les problématiques soulevées, il y a les limitations quant au choix des véhicules, la durée de vie utile des autobus, les paramètres favorisant les investissements en faveur des équipements lourds et enfin, la lourdeur du programme et la bureaucratie qu'elle engendre.

De façon générale, les sociétés de transport se sentent cantonnées par l'imposition d'un seul type de véhicule admissible aux subventions, soit l'autobus à plancher surbaissé. Ce manque de souplesse les empêche de répondre adéquatement aux besoins variés de leur clientèle sur leur territoire. Par exemple, il a été fréquemment mentionné que l'autobus à plancher surbaissé ne convenait pas aux parcours effectués en partie sur les autoroutes ou aux parcours « express » sur de longues distances.

La durée de vie utile des autobus, fixée à 16 ans aux fins de subventions, a été l'objet de nombreux commentaires : les sociétés ont démontré que cette trop longue durée les obligeait à procéder à des opérations de reconstruction de véhicules ou à développer des programmes d'entretien majeur, augmentant ainsi leurs coûts d'entretien. Cet état de faits les éloigne de leur mission première qui est d'assurer la mobilité des personnes sur leur territoire, les transformant en quelque sorte en constructeur de véhicules.

---

[23] Cette proposition est partagée par les mandataires.

En plus, ces travaux immobilisent sur une longue période des autobus qui, autrement, seraient affectés au service. Les sociétés ont également fait ressortir qu'une diminution de la durée de vie utile leur permettrait d'intégrer plus rapidement les nouvelles technologies, améliorant ainsi de façon générale la sécurité et le confort des usagers. La Société de transport de Montréal a d'ailleurs produit un rapport très complet sur les impacts tant financiers que qualitatifs sur la présente durée de vie utile.[28]

Un autre aspect fréquemment soulevé concerne les paramètres qui font en sorte que les équipements lourds sont favorisés par l'actuel programme d'aide. Ainsi, à plusieurs reprises, il a été mentionné que le financement à 100 % par le gouvernement d'un équipement comme le métro a pour effet de favoriser la région de Montréal par rapport aux autres régions du Québec, puisqu'elle est la seule à être dotée d'un tel système. En outre, ce taux empêche les milieux locaux d'effectuer les choix les plus éclairés pour leur région, puisqu'il influence indûment la prise de décision.

Par ailleurs, les administrations locales assument des responsabilités importantes en matière de transport en commun, notamment dans la définition du niveau de service, la tarification et l'exploitation des services. Ces administrations doivent donc demeurer les principales responsables des dépenses d'exploitation du transport en commun, tandis que le gouvernement doit continuer d'assumer une part substantielle des dépenses d'immobilisation.

<u>Les principes d'intervention</u>

Il est donc proposé de modifier de façon significative, à compter du 1er janvier 2004, le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en s'appuyant sur les principes suivants :

- ***L'ensemble des organismes publics admissibles au financement en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun actuel, le demeurent en vertu des nouveaux paramètres.***

- ***Les barèmes et règles du Programme de subventions aux immobilisations devront, dans la mesure du possible, être neutres, en ce sens qu'ils ne favoriseront pas un type d'équipement plutôt qu'un autre.***

- ***Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun introduit l'obligation d'une contribution locale de base pour tout projet faisant l'objet d'une subvention.***

---

[28] Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, *Modification de la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans*, septembre 2001.

- ***Les projets financés en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun sont déterminés en fonction des disponibilités budgétaires du gouvernement.***

Conséquemment, il est proposé au gouvernement du Québec de modifier son intervention en matière de subventions aux sociétés de transport en commun selon les paramètres énumérés ci-après :

<u>Subventions aux immobilisations:</u>

- ***Maintenir le financement à l'égard des seuls projets d'immobilisation; en d'autres termes, conserver l'inadmissibilité des dépenses d'exploitation, sauf pour le financement applicable aux parties d'OMIT intégrées aux sociétés de transport.***

- ***Répartir les projets admissibles aux subventions selon les catégories et l'ordre de priorité suivants :***

  - ***maintien des actifs;***
  - ***amélioration des services;***
  - ***nouvelles technologies et projets expérimentaux[23];***
  - ***développement des services.***

- ***Maintenir l'obligation pour les sociétés de transport de soumettre des projets autorisés au préalable par les autorités locales. Ces projets peuvent faire l'objet d'une programmation, être regroupés par famille à l'intérieur de chaque catégorie, et étalés dans le temps selon des modalités à être définies par le MTQ après consultation des sociétés de transport.***

- ***Inviter le MTQ, de concert avec les sociétés, à simplifier au cours de la prochaine année le processus de fonctionnement du programme.***

- ***Hausser, pour les années 2004 à 2009, le niveau de la contribution du gouvernement du Québec au financement des immobilisations, après y avoir ajouté les engagements gouvernementaux déjà autorisés relatifs aux autobus et au métro (la commande regroupée d'achats des autobus, les projets de maintien des actifs du métro ainsi que son prolongement vers Laval) afin de tenir compte du nouveau programme proposé.***

[23] Cette catégorie aurait pour objectif de qualifier certaines technologies en matière de perception ou de localisation et de conduire des projets d'expérimentation (design d'équipements, éléments relatifs à la mobilité réduite, ...).

➢ ***Modifier certains éléments d'admissibilité au programme :***

- *abaisser, aux fins de subvention, la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans et former un comité, constitué de représentants du MTQ, des sociétés et des fabricants, en vue d'examiner les effets de cette diminution sur les programmes d'entretien de véhicules.*

- *réintroduire les abribus dans les équipements admissibles aux subventions.*

- *reconnaître la possibilité de subventionner d'autres types de véhicules neufs lorsqu'ils sont requis pour assurer certains services et certaines activités dans le cadre du mandat d'une société. À titre d'exemple, on peut citer un transport qui s'apparente à un transport suburbain et qui nécessiterait un aménagement différent du véhicule.*

- *rendre admissible à la subvention pour l'achat d'autobus certains équipements requis en raison de la configuration physique du territoire, du climat ou du type de service (ex. : choix du moteur et de la transmission, l'équipement de ventilation, l'aménagement intérieur des autobus).*

- *élargir la liste des équipements admissibles afin d'y inclure les équipements liés aux nouvelles technologies tels : les équipements de perception, de communication et de localisation aux fins de sécurité, d'information à la clientèle, et d'aide à la productivité et à la livraison des services liés au fonctionnement normal d'une société.*

- *introduire, comme équipements admissibles aux subventions, les véhicules affectés requis pour la livraison de services ou affectés aux opérations.*

- *inviter le ministère des Transports, en collaboration avec les sociétés de transport à examiner la possibilité d'établir des durées de vie distinctes pour certaines composantes de grands équipements, tels les garages, les centres administratifs et les terminus (ex. : toiture, équipements spécialisés intégrés aux immeubles, etc.).*

- *Les équipements admissibles au régime de subventions seront supportés par une contribution gouvernementale correspondant à la grille de taux suivante :*

GRILLE DES TAUX DE SUBVENTION (1)

ÉQUIPEMENTS ADMISSIBLES	*ACTUEL*	*PROPOSÉ*
Métro, train et SLR (Modes lourds)	100 %	75 %
Garages, centres administratifs, terminus, voies réservées, stationnements d'incitation	75 %	75 %
Acquisition d'autobus et véhicules adaptés	50 %	60 %[1]
Nouvelles technologies	0/0	75 %
Abribus et autres	0/0	75 %
Remplacement d'un équipement au terme de sa vie utile		
– autobus	50 %	60 %
– autres équipements	75 %	75 %

[illegible]

Subventions au maintien et au développement des services de transport assurés par un transporteur privé, intégrés aux services du RTL et de la CIT

- *Une société de transport en commun qui succède aux droits et obligations d'une municipalité ou d'un regroupement de municipalités (OMIT) au regard d'un contrat de transport en commun par autobus est admissible à une subvention à l'exploitation pour le maintien de ces services. La subvention est versée tant que le service à contrat est maintenu et est établie*

[1] [illegible]

selon le montant versé par le ministère des Transports à cette municipalité ou à ce regroupement de municipalités pour l'année 2001.

- *Ce montant fait l'objet d'un plafonnement appliqué depuis 1997. Afin de s'ajuster à la réalité, il est proposé de faire évoluer cette subvention lorsque la part du milieu local, dans la dépense totale du service offert sur le territoire de l'ancien OMIT, excède la moyenne de ce même rapport dans la région visée, observé dans le cas des sociétés de transport en commun.*

- *Est considéré comme la part du milieu local, le coût net (déficit) à la charge des municipalités, auquel sont ajoutées les recettes provenant des usagers.*

- *Le MTQ pourra, s'il le juge à propos, analyser d'autres avenues et, le cas échéant, remplacer la présente formule.*

Afin d'être en mesure de suivre l'évolution de la situation du transport en commun, et le cas échéant, de s'y ajuster, il est proposé :

- *De procéder à une évaluation du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 2008, en vue de l'adoption d'un nouveau programme d'aide en 2009.*

Autres mesures

Outre le Programme de subventions précédemment défini, il est opportun de proposer au gouvernement un certain nombre de mesures[17] de nature à encourager l'utilisation du transport en commun.

Fonds de recherche

Compte tenu des conditions climatiques et de territoire, de la présence au Québec d'entreprises versées en matière de transport, et des politiques régissant les achats des sociétés de transport qui obligent les producteurs à être plus compétitifs, il apparaît porteur d'avenir :

[17] Les mesures applicables au fonds de recherche, aux mesures fiscales au bénéfice du transport en commun, au traitement de l'avantage stationnement, aux exemptions fiscales pour les sociétés sont partagées par les mandataires.

- ***D'établir un fonds spécial de recherche « Innovation – Transport en commun », prévoyant une contribution gouvernementale initiale de 15 millions pour financer des projets de recherche et de développement portant sur les véhicules et leur fonctionnement, dans des conditions et caractéristiques propres au territoire québécois et sur d'autres types d'équipement reliés au transport en commun. Ces projets seraient élaborés de concert avec les sociétés de transport, le MTQ, le MIC[28] et les fabricants concernés qui seraient appelés à contribuer financièrement aux projets auxquels ils participent. Les sociétés de transport, le MTQ et le MIC participeraient au Comité de gestion de ce fonds.***

<u>Mesures fiscales au bénéfice du transport en commun</u>

Afin de stimuler l'achalandage et le transfert des automobilistes vers le transport en commun, et pour confirmer dans les faits l'importance de ce mode, il semble approprié d'introduire des stimulants fiscaux au bénéfice des usagers et des employeurs qui s'impliquent dans le paiement des titres réguliers de transport en commun.

Une réflexion a été conduite au MTQ, en 2001, avec la collaboration de spécialistes[29], sur la question des exemptions des titres de transport. Cette étude révèle que deux mesures fiscales semblent être intéressantes pour favoriser l'utilisation du transport en commun. La première vise à donner la possibilité pour un employé de défrayer le coût de ses titres de transport collectif à partir de son salaire brut, et d'exonérer ce titre d'impôt. La seconde consiste à faciliter, pour une entreprise, sur une base volontaire, une contribution couvrant en tout ou en partie le coût du transport collectif de ses employés, sans que cet avantage marginal ne soit imposable pour ceux-ci.

L'étude a permis d'estimer que la combinaison des ces deux mesures pourraient avoir des effets intéressants dans les six régions métropolitaines du Québec. Ainsi, le transfert modal procurerait une clientèle additionnelle de l'ordre de 12 000 personnes aux réseaux de transport en commun. Cette nouvelle clientèle réduirait de près de 10 000 le nombre d'automobiles sur les routes. Aussi, l'étude estime une réduction du nombre d'accidents, de la pollution, de la congestion routière et des coûts variables aux automobilistes, pour une valeur de 42 millions par année.

---

[28] À compter de janvier 2003, le ministère des Finances.
[29] Étude de Tecsult, *Impacts économiques de mesures fiscales en transport*, mai 2001.

Une enquête menée dans le cadre de cette étude indique non seulement l'intérêt de cette démarche auprès des employés, mais aussi que près du quart des employeurs seraient disposés à contribuer en totalité ou en partie au paiement de tels titres au bénéfice de leurs employés.

Les deux mesures suivantes sont proposées aux autorités fiscales québécoises :

- ***Reconnaître à des fins fiscales, comme déductible de leurs revenus, aux employés usagers du transport en commun, un montant égal à la dépense réelle consacrée au coût du titre régulier mensuel émis par les organismes de transport en commun. Inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.***

Les pertes fiscales pour le Québec résultant de cette mesure, au chapitre de l'impôt des particuliers, sont évaluées à 34 millions par année.

- ***Reconnaître, à des fins fiscales au Québec, une déduction égale à 125 % de la dépense réelle des employeurs qui contribuent, pour le bénéfice de leurs employés, au paiement total ou partiel d'un titre régulier mensuel émis par les organismes de transport en commun et en outre rendre non-imposable pour les employés concernés ce bénéfice. Inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.***

Les pertes fiscales pour le Québec, résultant de cette seconde mesure, au chapitre de l'impôt des corporations, sont évaluées à 4 millions par année.

L'effet combiné de ces deux mesures se traduirait par une perte fiscale annuelle pour le gouvernement du Québec de l'ordre de 38 millions.

Traitement de l'avantage « stationnement »

Afin d'inciter les automobilistes qui bénéficient d'un stationnement, payé en tout ou en partie par leur employeur, à adopter le transport en commun ou, à défaut, à contribuer au financement des bénéfices précédemment proposés pour les usagers, les autorités fiscales du Québec sont invitées :

- ***À s'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits;***

- ***À déterminer, compte tenu de l'extrême diversité des situations, une valeur réputée imposable à l'échelle du territoire des villes de Montréal-Laval-Longueuil, des villes de Québec-Lévis et de celle de Gatineau. À titre indicatif, cette valeur pourrait être de 200 $/année pour Québec-Lévis et Gatineau et de 500 $ /année pour Montréal-Laval-Longueuil. Inviter les autorités fiscales fédérales à procéder de la même manière.***

Une évaluation sommaire de l'application de cette mesure indique que les revenus du gouvernement augmenteraient d'un montant équivalent au coût des mesures proposées au bénéfice des usagers.

Enfin, l'effet global de ces propositions permettrait de mieux équilibrer les divers modes de transport en milieu urbain, de dégager des gains intéressants pour la collectivité (moins d'accidents, de pollution, meilleure qualité de vie en ville), tout en faisant en sorte que le gouvernement du Québec ne soit pas pénalisé en terme de manque à gagner.

Pouvoirs des villes en matière de stationnement

Les municipalités qui veulent favoriser le transport en commun auraient intérêt à implanter des politiques et pratiques de stationnement en appui au transport en commun. Ces politiques peuvent comporter une certaine tarification des espaces concernés.

Les municipalités québécoises ne disposeraient pas des pouvoirs pour procéder de cette manière. C'est pourquoi, il est proposé au gouvernement :

- ***D'habiliter juridiquement les villes de Québec et Lévis à imposer une tarification applicable aux espaces de stationnement en appui au transport en commun. Il appartiendra à ces municipalités selon leurs besoins et particularités d'intervenir ou non en cette matière ainsi que de la façon choisie, le cas échéant.***

Exemptions fiscales pour les sociétés de transport

Les sociétés de transport ont aussi suggéré de les exempter du paiement de la taxe de vente du Québec applicable à leurs achats d'essence utilisée dans leurs propres véhicules. Elles ont formulé une suggestion analogue concernant le paiement des droits d'immatriculation applicables à ces mêmes véhicules.

- ***Il est proposé de ne pas donner suite aux suggestions des sociétés relativement à l'exemption du paiement de la taxe de vente sur l'essence et au paiement des droits d'immatriculation, compte tenu de la possibilité d'extensionner de telles exemptions et aussi pour des motifs de philosophie fiscale.***

Présence du secteur privé

À la suite de la mise sur pied des nouvelles villes de Québec et de Lévis, la législation a imposé aux sociétés de transport, l'obligation de respecter les contrats qui liaient les anciennes municipalités à des transporteurs privés (OMIT des Chutes-de-la-Chaudière à Lévis et St-Augustin-de-Desmaures à Québec).

À quelques exceptions près, les personnes et organismes consultés ont suggéré de clarifier la capacité juridique des sociétés de transport afin qu'elles puissent poursuivre, à l'intérieur même de leur organisation, une certaine cohabitation publique et privée. Cette suggestion vise à maintenir un secteur témoin. Et c'est pourquoi, il est proposé au gouvernement :

- ***D'adopter des mesures juridiques et administratives particulières pour assurer la présence du secteur privé dans les sociétés de Québec et de Lévis, conformément à l'esprit des dispositions légales existantes. Ces mesures permettraient aux sociétés de continuer à contracter avec le secteur privé et ce, malgré toute convention collective à l'effet contraire. En contrepartie, aucune mise à pied d'employés visés par la convention collective ne pourrait être faite à la suite de l'octroi de ces contrats.***

Traverse de Québec-Lévis

Enfin, lors de la consultation, certains ont suggéré d'intégrer juridiquement la Traverse de Québec-Lévis au système de transport en commun. Bien que la dimension piétonnière prenne une place de plus en plus grande, l'histoire de cette société et son rôle primordial à l'égard des automobilistes nous conduisent à ne pas retenir cette avenue.

- ***Toutefois, il est suggéré au MTQ d'ajouter le coût de cette « dimension piétonnière » de la traverse à la contribution gouvernementale du transport en commun.***

8.2.2 CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES

Au Québec, les automobilistes contribuent, depuis quelques années, au financement des organismes publics de transport en commun au moyen du paiement d'un droit d'immatriculation; à Montréal, ils contribuent, en outre, au moyen d'une taxe additionnelle sur le litre d'essence.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun[30]

En 1992, lors du changement de cap du gouvernement en matière de financement des sociétés de transport en commun, l'automobiliste qui réside dans les territoires des six régions métropolitaines du Québec, a été invité à contribuer à cette démarche au moyen de l'imposition d'un droit additionnel lors de l'immatriculation de son véhicule de promenade. Ce droit a été fixé à 30 $ par véhicule et le produit de cette imposition est versé aux organismes publics de transport et à l'AMT selon certaines règles définies par le MTQ.

[30] Au chapitre du Fonds des contributions, les propositions relatives au type de véhicule visé et à l'augmentation du droit à 35 $ sont partagées par les mandataires.

En effet, le fonds des contributions des automobilistes au transport en commun a été instauré afin d'atténuer l'impact du retrait du gouvernement dans le financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport; l'automobiliste, de l'avis général, doit contribuer au financement du transport en commun à titre de bénéficiaire indirect. Ce fonds a généré, en 2001, des revenus de 10,1 millions dans la région de Québec et de 61,7 millions pour l'ensemble de la province.

- ***Cette source de financement doit être maintenue et bonifiée, à compter de 2004. Aussi, il apparaît opportun d'apporter un certain nombre d'ajustements pour tenir compte de certaines différences constatées depuis les dix dernières années quant au territoire utilisé à des fins de perception, au montant du droit, aux véhicules visés et à certaines règles de partage.***

Type de véhicule visé

Actuellement, seuls les automobiles et les camions légers utilisés pour fins de promenade sont soumis à la perception du droit. Les automobiles et les camions légers qui sont utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales ne sont pas soumis à la perception. En effet, les véhicules commerciaux de moins de 3 000 kg, appartenant à une personne morale, sont exemptés du droit.

Il a été rapporté que ceux-ci avaient été exclus à l'époque parce que les commerces en milieu urbain avaient été mis à contribution au moyen de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels et qu'on ne voulait pas mettre les entreprises commerciales deux fois à contribution.

Puisque cette forme de taxation n'est pas appliquée aujourd'hui, on peut examiner cette situation, d'autant plus que ces véhicules, identiques à ceux qui sont soumis à la perception, bénéficient également, comme les « promeneurs », de la présence des services de transport en commun.

- ***Il est donc recommandé d'élargir la base d'imposition du droit d'immatriculation aux véhicules commerciaux de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne morale, au sens du Règlement sur l'immatriculation.***

Cet élargissement aurait pour effet d'augmenter le nombre d'automobiles soumises à la perception, d'environ 11 % dans la région de Québec.

Territoire de perception

Le territoire de perception sur lequel est perçu le droit a fait l'objet de maintes pressions et débats au cours de la dernière décennie, compte tenu qu'il couvrait un territoire plus étendu que celui desservi directement par le transport en commun.

On a procédé périodiquement à certaines modifications, toutes de nature à rétrécir le territoire concerné et à le ramener le plus possible à l'échelle des territoires directement desservis par les sociétés de transport. Ainsi, un certain nombre de territoires municipaux ont été soustraits de cette obligation. Cependant, le MTQ a décidé de les compenser pour éviter une diminution des revenus des sociétés.

Il semble qu'il y a lieu de définir les territoires utilisés à des fins de perception, à la fois en fonction de leur appartenance à la Communauté métropolitaine de Québec et à celle de la région métropolitaine de recensement (RMR).

Cette nouvelle définition aurait pour effet de soustraire de cette obligation les territoires de municipalités qui n'ont pas de liens fonctionnels avec le noyau central. Ainsi, les municipalités de Ste-Anne-de-Beaupré, de St-Féréol-Les-Neiges, St-Joachim, St-Tite-des-Caps, Beaupré et St-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente seraient dispensées de cette obligation selon la nouvelle formule.

En conséquence, il est proposé que :

- ***Les automobilistes qui sont à la fois à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine et à l'intérieur de la RMR de Québec soient tenus de verser une contribution au fonds.***

Montants du droit

Les revenus générés par ce droit, dans la région de Québec, sont passés de 9,2 millions à 10,1 millions au cours des dix dernières années. Ce résultat est dû, non pas à l'évolution du taux qui a été maintenu au cours de cette période, mais au simple fait de l'accroissement du parc automobile.

Le droit d'immatriculation est un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992. Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation. Il est souhaitable que le montant du droit suive également, dans l'ensemble, le coût de la vie qui a augmenté de 16,8 % de 1992 à 2002 dans la région de Québec, ce qui correspond à une augmentation du droit d'immatriculation de 5 $ pour cette période. Il convient non seulement de corriger la situation, mais aussi, dorénavant, d'indexer annuellement ce montant.

- ***Il est recommandé que le droit d'immatriculation soit augmenté de 5 $ pour 2004, ce qui aurait pour effet de porter ce droit annuel à 35 $ par véhicule et, par la suite, de l'indexer de façon annuelle en fonction du taux d'inflation de l'année précédente;***

Il convient aussi de différencier le montant du droit ainsi perçu sur le territoire des villes de Québec et de Lévis par rapport aux autres municipalités de la région de Québec .

- ***Les automobilistes résidant dans les municipalités autres que Québec et Lévis[31] mais à l'intérieur du territoire de la CMQ et de la RMR de Québec, ne seraient tenus de payer que la moitié du droit, soit 17,50 $ par année.***

<u>Règles de partage</u>

En général au Québec, sauf dans les régions de Québec et Montréal, le produit du droit d'immatriculation est versé tel quel à la société de transport concernée.

Dans la région de Montréal, le produit du droit est versé à l'AMT. Pour la région de Québec, on retrouve deux sociétés de transport qui se partagent le produit du fonds selon la formule définie par règlement; elle tient compte pour 80 %, des recettes autonomes de chacune des sociétés de transport et pour 20 %, du nombre de véhicules recensés sur ce même territoire.

Sur les 10,1 millions perçus en 2001, 8 millions l'ont été sur la rive nord et 2,1 millions sur la rive sud. Sur la base de la formule de partage actuelle, la Société de transport de Lévis a reçu 0,9 millions et le RTC, 9,3 millions pour cette même année.

Lévis se plaint depuis le début de l'implantation de cette mesure, « crie à l'injustice » et demande que la totalité des sommes perçues sur son territoire lui revienne. Bien que l'on puisse comprendre le bien-fondé de certains éléments de la formule, il est difficile d'être insensible aux prétentions de Lévis en raison de la mise sur pied de la nouvelle ville de Lévis et de sa société de transport. C'est pourquoi, il est proposé :

- ***Que le produit du droit d'immatriculation, perçu sur le territoire de Lévis, soit versé dans sa totalité au bénéfice de la Société de transport de Lévis;***

[31] Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Fossambault-sur-le-Lac, Lac Saint-Joseph, Shannon, Saint-Gabriel-de-Valcartier, Stoneham-Tewkesbury, Lac Delage, Lac Beauport, Sainte-Brigitte-de-Laval, Château-Richer, l'Ange-Gardien, Sainte-Pétronille, Saint-Pierre-de-l'Ile-d'Orléans, Saint-Laurent-de-l'Ile-d'Orléans, Saint-Jean, Sainte-Famille et Saint-François.

- ***Que cette contribution additionnelle soit versée annuellement dans un fonds et s'applique en priorité pour répondre à des problèmes de liens interrives, notamment à l'intégration tarifaire, et qu'elle n'ait pas pour effet de réduire la contribution municipale au transport en commun. Compte tenu que cela implique une perte pour Québec équivalente pour le RTC, cette proposition est conditionnelle à l'application de celle relative à l'implantation d'une taxe sur l'essence au bénéfice du RTC[52].***

L'ensemble de ces mesures devrait générer à compter de 2004, dans la région de la Capitale nationale, un montant total d'environ 12,8 millions, qui serait réparti comme suit : 10,2 millions au RTC et 2,6 millions à la Société de transport de Lévis, c'est-à-dire un accroissement de 0,9 millions au RTC et de 1,7 millions à la STL par rapport à 2001.

Taxe additionnelle sur l'essence

Depuis 1996 à Montréal, l'automobiliste participe au financement du transport en commun au moyen du paiement d'une taxe additionnelle sur l'essence de 0,015 $/litre. Le produit de cette taxe, c'est-à-dire 43,3 millions en 2001, est versé annuellement par le gouvernement du Québec à l'AMT.

Le Réseau de transport de la Capitale et la Ville de Québec ont souhaité, depuis l'implantation de la surtaxe à Montréal, bénéficier d'une mesure analogue. Si elle s'appliquait à la rive nord, cette mesure produirait un revenu additionnel annuel d'environ 7,9 millions.

Compte tenu de l'analyse du Programme de besoins du RTC et du système de transport en commun de cette même société, la requête des autorités locales est apparue fondée. C'est pourquoi, il est recommandé :

- ***Que le produit d'une surtaxe équivalente à 0,015 $/litre et perçue par le gouvernement sur un territoire identique à celui utilisé aux fins du droit sur l'immatriculation, à l'exception de Lévis, soit versé dans un fonds particulier au bénéfice du RTC, à compter de 2004;***

- ***Que ces sommes s'appliquent à des activités et projets identifiés au Plan stratégique par le RTC, et qu'une priorité soit accordée à la résolution de la problématique du lien interrives Québec-Lévis;***

- ***Que ces sommes n'aient pas pour effet de réduire la contribution municipale au financement du transport en commun.***

[52] Voir page 74.

Le territoire de perception de cette surtaxe, sur la rive nord, serait le même que celui de l'immatriculation. Quant au territoire de la ville de Lévis, il en serait toutefois exclu.

Il ne semble pas opportun, à ce stade-ci, de recommander une démarche du même type pour la STL car le produit du droit d'immatriculation, combiné à la bonification du Programme de subsides, apparaît suffisant pour permettre à cette dernière de consolider son organisation, de maintenir les acquis et de bonifier certaines activités.

- ***Une réévaluation de la situation devrait s'effectuer pour cette société au terme de la quatrième année de l'implantation de la mesure, c'est-à-dire en 2008.***

8.2.3 CONTRIBUTION DES USAGERS

Les usagers, à titre de premiers bénéficiaires des services de transport en commun, constituent un partenaire financier important du système de transport québécois.

En Amérique du Nord, la contribution des usagers ne couvre qu'une partie des dépenses du système de transport en commun urbain. Ainsi, d'autres contributions de nature publique s'avèrent nécessaires.

La contribution totale des usagers dans la Capitale nationale (achalandage et tarification) au financement des sociétés de transport, en 2001, est d'un peu plus de 40 % au RTC et de 45 % à Lévis. Cependant, au Canada, particulièrement en Ontario, la contribution des usagers est supérieure à celle que l'on retrouve au Québec.

Il existe des écarts parfois significatifs entre les tarifs en vigueur dans les différentes sociétés et parfois même à l'intérieur d'une même société, par exemple le tarif étudiant et le tarif régulier pour les personnes âgées par opposition au tarif régulier. De plus, à Lévis, il existe des écarts entre le privé et le public qui se partagent la livraison des services à la suite de la fusion municipale.

Toutefois, l'uniformité tarifaire n'est pas requise. Par ailleurs, une certaine harmonisation peut s'avérer nécessaire pour ceux qui doivent utiliser les services des deux sociétés comme c'est le cas de Québec et de Lévis. Quant à la Traverse Québec-Lévis, elle reconnaît déjà les titres des deux sociétés, sans aucune compensation.

Il importe de signaler que le niveau de tarification des usagers affecte directement la contribution municipale; en effet, comme la municipalité intervient en dernier ressort, un gel de tarif, par exemple, est supporté par une hausse de la contribution municipale.

Il appartient à chaque société de définir sa politique tarifaire et de fixer les tarifs pour les différents titres d'usagers. Il faut aussi être conscients des effets sur l'achalandage provoqués par des hausses de tarifs trop élevées ou trop brusques. Par ailleurs, on constate aussi que cette question fait parfois l'objet d'engagements électoraux.

Pour éviter les soubresauts et les effets sur l'achalandage, il est suggéré aux sociétés de transport :

- *De faire croître annuellement la contribution des usagers en fonction des coûts de fonctionnement des sociétés de transport en commun concernées ou, au minimum, de l'indice des prix à la consommation.*

- *De plus, les sociétés de transport de Québec et de Lévis sont invitées à convenir, dans les plus brefs délais, d'une harmonisation tarifaire pour les personnes qui doivent utiliser les services des deux sociétés pour se déplacer en procédant, à titre indicatif seulement, à une reconnaissance des titres respectifs de transport de chacune des sociétés et en définissant, le cas échéant, un mécanisme de compensation approprié.*

8.2.4 Contribution des municipalités

À titre de principal responsable des sociétés de transport en commun oeuvrant sur leur territoire, les municipalités interviennent en dernier ressort pour régler la note budgétaire, c'est-à-dire une fois la contribution des trois autres partenaires pris en compte. On sait aussi que l'équilibre budgétaire annuel est la règle dans le milieu municipal.

Depuis 1992, la part des municipalités a évolué à la hausse et de façon significative, de telle sorte qu'aujourd'hui, les municipalités et les usagers sont les deux principaux partenaires. Évidemment, cette contribution municipale varie d'une société à l'autre compte tenu du niveau de services, de l'achalandage, de la tarification et de l'utilisation faite par les sociétés du programme de subventions.

Ainsi, dans la région de la Capitale nationale, pour l'année 2002, la contribution municipale de la Ville de Québec au RTC est de l'ordre de 92 $/habitant, ou de 0,21 $ du 100 $ de richesse foncière uniformisée (RFU)[31]. La contribution municipale au transport en commun correspond à 7 % du budget municipal de la Ville de Québec. Sur la rive sud, la Ville de Lévis injecte 5 % de son budget dans les services de transport en commun réguliers, soit l'équivalent de 22 $/habitant ou 0,06 $ le 100 $ de richesse foncière uniformisée (RFU).

- *Quant à l'évolution de la contribution municipale pour l'avenir, elle devrait nécessairement suivre l'évolution des coûts de la société de transport concernée qui tiennent compte, le cas échéant, des effets de la politique tarifaire et des impératifs reliés au rattrapage et au développement.*

Les municipalités exercent aussi des responsabilités à l'égard de deux facteurs qui affectent directement l'efficacité du transport en commun sur leur territoire. Il s'agit de l'aménagement du territoire et du stationnement. Il est proposé aux municipalités de Québec, Lévis et à la Communauté métropolitaine de Québec :

- *De favoriser un aménagement du territoire qui permet d'augmenter l'efficacité des services de transport en commun;*

- *D'élaborer une politique de stationnement en appui au transport en commun.*

8.2.2 Une autre vision d'avenir à évaluer – le projet SLR

Certaines observations quant au projet de SLR apparaissent déjà au chapitre 4 du présent document. Tel qu'indiqué précédemment, le rapport de l'étude sur le projet de SLR sera déposé au cours des prochaines semaines aux autorités locales et québécoises.

Les mois qui suivront le dépôt de cette étude donneront lieu à des débats et à des consultations qui porteront à la fois sur le bien-fondé du projet, son tracé, ses déboursés, son financement, ses effets sur la circulation automobile, etc.

Il appartiendra aux autorités tant municipales que provinciales de disposer de cette étude et de ce projet. Ainsi, elles devront statuer sur la suite des événements, notamment en regard du projet lui-même, de son financement, des hypothèses de clientèles, de la démographie, du tracé retenu, de ses effets sur le RTC, la circulation automobile et en regard d'autres projets.

[31] Voir annexe 1, tableau 10.

- ***Compte tenu de l'ampleur des déboursés requis pour la réalisation d'un tel projet et des pressions s'exerçant déjà sur les finances du gouvernement et des municipalités, et sans présumer de l'issue de ces discussions et échanges, il est difficile d'imaginer la réalisation de ce projet à moins d'une contribution substantielle du gouvernement fédéral voire d'un autre partenaire.***

8.3 Suggestions à l'intention du ministère des Transports du Québec, des sociétés de transport en commun et de la Traverse Québec-Lévis

La question de la performance des sociétés de transport est aussi abordée dans le mandat. Tenter de porter un jugement sur la performance de ces différentes sociétés les unes par rapport aux autres apparaît un exercice périlleux non pertinent dans les circonstances. En effet, les organismes publics de transport diffèrent les uns des autres en raison de leur localisation, de leur ampleur, du niveau de population, du territoire desservi, des besoins et habitudes en matière de transport en commun, de la démographie, etc.

Il est aussi de commune renommée que le système de transport en commun au Québec a besoin de fonds nouveaux compte tenu du glissement systématique de sa part modale au profit de l'automobilité et des retards dans les investissements au cours de la dernière décennie. Ce glissement déborde des seules responsabilités des sociétés de transport et parfois même des gouvernements. Il s'agit plutôt d'un effet du mode de vie nord-américain.

Néanmoins, il est possible d'améliorer la situation; les propositions qui précèdent, relatives au cadre financier, visent expressément cet objectif; celles qui suivent, de nature plus fonctionnelle, s'inscrivent dans la même veine. Elles sont formulées avec toute l'humilité que confère le statut d'observateur par opposition à celui d'un gestionnaire de transport en commun.

Ces suggestions résultent d'échanges et d'observations constatés au cours de la consultation. Elles s'adressent au ministère des Transports du Québec, au Réseau de transport de la Capitale, à la Société de transport de Lévis et à la Traverse Québec-Lévis.

À l'intention du ministère des Transports

Le ministère des Transports est un intervenant majeur en matière de transport en commun. Il agit notamment sur des facteurs qui peuvent affecter directement l'efficacité des sociétés de transport (extension du réseau autoroutier, voies réservées sur autoroutes, plan de transport).

[illegible]

- *[illegible]*[2] *[illegible]*
  - *[illegible]*
  - *[illegible]*
- *Des voies réservées :*
  - *[illegible]*
  - *[illegible]*
  - *[illegible]*
- *Des achats d'autobus :*
  - *[illegible]*
- *Des renseignements :*
  - *[illegible]*

[2] [illegible]

- ***De l'achalandage :***

  - *à intensifier ses efforts au chapitre de l'implantation et de la promotion du Programme Employeur[illegible] ;*

  - *à impliquer dans cette démarche les sociétés de Québec et de Lévis en vue d'en faire un programme conjoint;*

- ***Des mesures de performance :***

  - *à définir, conjointement avec l'ensemble des sociétés et pour la gouverne respective de tous les intervenants, quelques indicateurs relatifs à l'achalandage, à la part modale, à la fiabilité des services et à quelques autres éléments de performance convenus entre les parties, tout en tenant compte de l'environnement propre à chacune des sociétés;*

- ***De reconnaissance des efforts des sociétés :***

  - *à examiner, de concert avec l'ensemble des sociétés, l'opportunité de reconnaître annuellement, sous la forme d'un prix d'excellence, une réalisation exemplaire relative à l'amélioration des services de transport en commun. À titre indicatif, ce prix serait appuyé par un montant de l'ordre de 50 000 $ et serait octroyé à la société concernée et appliqué à la réalisation d'un projet de son choix;*

À l'intention des sociétés de transport en commun

Durant la dernière décennie, les sociétés de transport en commun ont été durement touchées par les compressions budgétaires et la réforme du financement de leur secteur d'activités. Ces facteurs ont conduit à une rationalisation des activités, à un report d'investissements et de certaines autres dépenses, notamment en matière d'entretien.

Les relations de travail ont été particulièrement tendues au cours de cette période et bien avant aussi, tout particulièrement au RTC. Ces tensions ont donné lieu à des arrêts de travail, à des actions en justice et, plus récemment, à certains bouleversements au niveau de la haute direction de l'organisme. Les années qui viennent seront, elles aussi, marquées par une frugalité certaine.

[illegible] On sait que ce programme vise à encourager les employés à utiliser le transport en commun lorsque possible.

C'est pourquoi, les sociétés de transport de Québec et de Lévis sont conviées à :

- ***Poursuivre une gestion serrée de leurs activités et bien identifier les actions à poser en matière de continuité de services et de développement;***

- ***Inscrire prioritairement le maintien des actifs dans le Plan stratégique qu'elles doivent produire et faire approuver avant la fin de 2003;***

- ***Collaborer à la définition, aux fins du schéma d'aménagement requis auprès de villes de Québec et de Lévis, des exigences d'un système de transport en commun « efficace », c'est-à-dire fondé sur une certaine densité et la non-dissémination des pôles d'activités;***

- ***Poursuivre leurs efforts en matière de gestion du personnel, tout particulièrement au RTC, afin d'introduire sur une base permanente des relations fondées sur la confiance et l'importance du succès de l'entreprise face aux défis auxquels elle est confrontée :***

  - ***à cette fin, impliquer le personnel et leurs associations dans l'analyse des préoccupations et défis de l'organisme et l'établissement de politiques de l'entreprise;***

  - ***mettre sur pied des mécanismes d'échanges continus avec leur personnel et leurs associations.***

  - ***négocier au RTC des ententes à long terme (de 7 ans et plus) afin d'assurer la fiabilité et la continuité nécessaires au développement de la société et de son rôle auprès des clientèles;***

- ***Examiner la question des voies réservées et des feux prioritaires avec leur ville respective afin, le cas échéant, de les allonger, de les améliorer et d'en ajouter d'autres;***

- ***Orienter, sans équivoque, leur société, dans le cadre d'une approche « clientèle » et à cette fin, utiliser les méthodes modernes pour connaître les besoins des usagers; investir, dans la limite de leurs moyens, dans la promotion de leurs services;***

- ***S'impliquer directement avec le MTQ dans la promotion et l'implantation sur leur territoire du Programme employeur élaboré par le Ministère;***

- ***Se rapprocher des institutions d'enseignement universitaire et collégial et des commissions scolaires compte tenu de leur importance en matière de clientèle;***

- ***Réfléchir, de façon continue, aux effets de la démographie sur l'évolution de la clientèle et procéder aux ajustements nécessaires en matière de services, en particulier auprès des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite;***

- ***Procéder à des analyses périodiques des différents circuits d'autobus en vue d'y apporter des changements requis pour tenir comte de cette démographie et de certains déplacements de la population sur leur territoire;***

- ***Réfléchir, compte tenu du caractère touristique de la région, à l'opportunité et à la faisabilité de répondre à cette caractéristique;***

- ***Effectuer un suivi serré des effets de la présence d'entreprises privées oeuvrant au sein de leur propre organisation, en vue d'améliorer les services en général;***

- ***Réfléchir sur l'opportunité et les conditions relatives à la prolongation et au renouvellement des contrats des entreprises privées avec les sociétés concernées;***

- ***Suivre et documenter, au RTC, l'expérience présentement en cours où l'on fait appel à l'expertise d'une firme privée au niveau de la direction de l'entretien;***

- ***Convenir d'un calendrier pour réaliser le projet « interrives » et, en priorité, régler la question d'intégration tarifaire et de reconnaissance des titres de transport respectifs;***

- ***Convenir rapidement à Lévis, avec les autorités de la Traverse Québec-Lévis, d'un agrandissement du stationnement incitatif;***

- ***Examiner au RTC, au terme d'une expérience de 10 ans, l'opportunité d'intégrer au sein même de la Direction de la société, les interventions de la Protectrice des usagers, sans en affecter la qualité et la pertinence et ce, en vue de faciliter la mise en place des mesures qu'elle propose;***

À l'intention de la Traverse Québec-Lévis

Compte tenu du rôle significatif joué par la Traverse Québec-Lévis en matière de liens interrives, cette société est conviée à :

- ***Poursuivre le développement de la dimension piétonnière de son offre de services;***

- ***Intensifier ses démarches aux instances concernées à Lévis en vue de procéder à l'agrandissement du stationnement incitatif;***

À l'intention des deux sociétés de transport et de la Traverse Québec-Lévis

- ***Harmoniser leurs horaires;***

- ***Travailler ensemble à l'amélioration du transport en commun dans la région de la Capitale nationale.***

9. CONCLUSION

Le transport en commun en milieu urbain au Québec est une réalité très diversifiée, notamment en regard de son importance dans la vie de tous les jours. Le mandat confié par le ministre reconnaît déjà cette perspective.

La responsabilité du transport en commun dans la région de la Capitale nationale, c'est-à-dire à Québec et à Lévis, est confiée à deux sociétés de transport, et dans une moindre mesure à la Traverse Québec-Lévis.

Cette région, qui bénéficie d'une infrastructure et d'un réseau routier tout à fait remarquables sur une base comparative, commence à connaître les inconvénients de la congestion automobile et ce, en dépit d'une faible croissance démographique. Le transport en commun devient un élément vital pour le bon fonctionnement de la région et la qualité de vie dans les villes concernées.

Au cours des dernières années, les deux sociétés de transport en commun, tout comme les institutions et services publics, ont connu des bouleversements budgétaires et des arrêts de travail; elles ont pris du retard, notamment en terme d'équipements.

Compte tenu des bénéfices évidents que la société peut retirer d'une forte présence du transport en commun en milieu urbain, il est impératif que les pouvoirs publics reconnaissent le caractère prioritaire de ces services et supportent, dans l'ensemble de leurs actions, les sociétés de transport en commun dans leurs activités. Il y va de l'intérêt de tous. En contrepartie, le personnel oeuvrant dans ces organisations doit aussi contribuer et s'assurer que le client soit bien servi en tout temps.

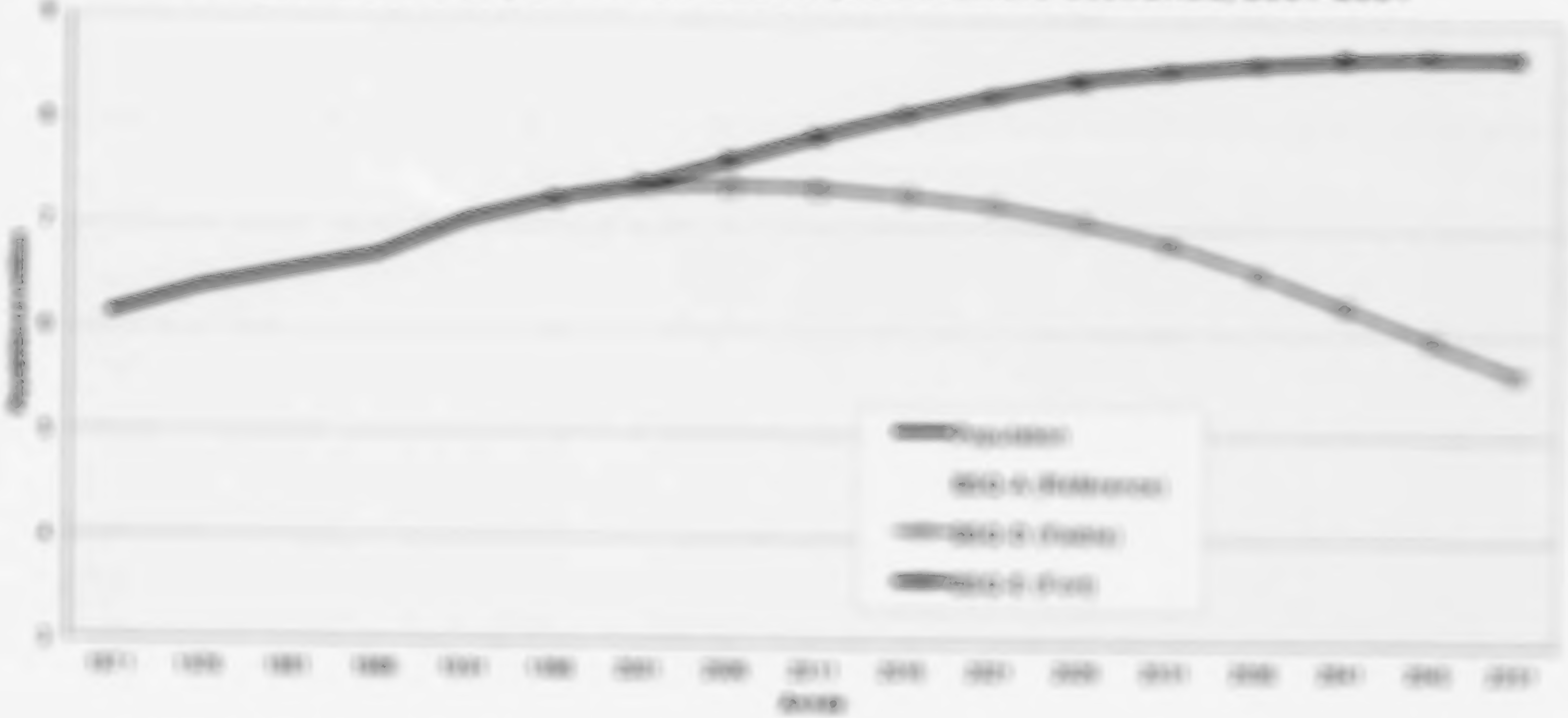
Les propositions relatives au cadre financier du transport en commun pour la région de Québec comportent principalement des améliorations au Programme d'aide destiné aux sociétés de transport en commun, un réaménagement et des bonifications au Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun et la mise en place d'une taxe sur l'essence sur la rive nord de Québec. À cela s'ajoutent aussi quelques suggestions de nature fiscale visant à favoriser l'achalandage et l'établissement d'un Fonds de recherche pour améliorer les équipements de transport en commun.

Ces propositions, si elles étaient agréées par le gouvernement, devraient permettre aux deux sociétés de transport de la région de Québec de réaliser l'ensemble des investissements jugés incontournables pour le maintien des actifs. De plus, elles devraient permettre de réaliser certains projets d'amélioration et de développement des services qui, compte tenu des disponibilités budgétaires, auront été considérés prioritaires par les autorités concernées.

Annexe 1 : Carte, graphique et tableaux

Région de la Capitale nationale du Québec
(Lévis-Québec)

Graphique 1
Projection de la population du Québec, selon divers scénarios, [illegible]



[illegible]

Tableau 1

LE TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC
Quelques données générales

Autorité organisatrice de transport (AOT)	Territoire	Population	Achalandage	Budget	Employés	Parc	Kilométrage
	(km²) (1)	(hab.) (2)	(millions déplacements) (3)	(millions de $) (4)	(nbre) (5)	(nbre de véhicules) (6)	(millions de véh-km) (7)
Région de Montréal							
Agence métropolitaine de Montréal (trains et autobus)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport de Montréal (métro et autobus)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Réseau de transport de Longueuil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport de Laval	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total - Montréal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Région de Québec							
Réseau de transport de la Capitale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport de Lévis	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total - Québec	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Reste du Québec							
Société de transport de l'Outaouais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport de Sherbrooke	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport du Saguenay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Société de transport de Trois-Rivières	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total - Reste du Québec	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Notes
(1) Il s'agit du territoire juridique de l'autorité organisatrice de transport en 2002.
(2) Population du territoire, estimée pour 2002.
(3) Achalandage en transport en commun régulier. Tous modes confondus : Autobus, métro et train.
(4) Budget 2002. Tient compte des fusions et de l'intégration de certaines autorités organisatrices de transport.
Pour la STM comprend le budget pour le service de la dette du métro (CUM). Transport régulier seulement.
(5) Nombre d'employés au total.
(6) Nombre de véhicules en service. Tous modes confondus : Autobus, métro et train.
(7) Kilométrage des véhicules. Tous modes confondus : Autobus, métro et train.

N.B.
A) Toutes les données sont de 2001, sauf indications contraires.
B) Dans la région de Montréal, le total peut ne pas correspondre à la somme des entités du fait que certaines données
pour une entité, peuvent se retrouver aussi dans l'autre (par exemple, la superficie de l'AMT peut inclure celle de plusieurs autres entités).

Source : Compilation interne au MTQ, basée sur les rapports annuels, les budgets et les rapports d'exploitation des organismes pour les années 2001 et 2002.

Tableau 2

Évolution et projection de la population de la CMQ, par groupes d'âges - 1991 à 2021
1991 à 2021

Groupe d'âge	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021	Écart (2021-2001)
0-14	120 441	118 140	112 745	105 720	96 951	93 917	92 006	-18%
15-24	92 172	94 271	92 123	87 411	88 148	82 391	73 570	-20%
25-54	310 218	324 261	321 705	313 856	298 965	281 770	269 777	-16%
55-64	57 477	60 034	72 666	90 686	101 878	108 461	108 141	49%
65-74	42 769	47 177	48 485	50 610	61 691	77 250	87 514	80%
75 et plus	27 275	32 205	37 589	42 358	45 656	49 306	58 657	56%
Total	650 352	676 088	685 314	690 641	693 289	693 095	689 665	1%

Sources:
Les données pour 1991, 1996 et 2001 proviennent de Statistique Canada, Recensement de la population, Diverses années.
Les données pour les années ultérieures sont des projections internes au MTQ - Pierre Desgagnés.

N.B. : Le territoire de Wendake n'est pas inclus dans la CMQ.
Les totaux peuvent différer légèrement des données sources à cause des arrondissements.

Tableau 3

Évolution et projection de la population de la CMQ selon les municipalités et municipalités régionales de comté 1991 à 2021

Municipalités	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021	Écart (2021-2001)
Ville de Québec	490 391	504 364	508 334	510 080	510 304	508 905	505 364	-1%
Ville de Lévis	108 545	118 383	121 991	124 397	125 947	126 649	126 667	4%
MRC de l'Île d'Orléans	6 934	6 881	6 776	6 717	6 677	6 611	6 515	-4%
MRC de la Côte-de-Beaupré	21 203	21 651	21 776	21 756	21 712	21 667	21 565	-1%
MRC de la Jacques-Cartier	23 279	24 799	26 435	27 689	28 645	29 267	29 553	12%
Total - CMQ	650 352	676 088	685 312	690 639	693 285	693 099	689 664	1%

Sources:
Les données pour 1991, 1996 et 2001 proviennent des recensements correspondant de Statistique Canada.
Les données pour les années ultérieures sont des projections internes au MTQ -Pierre Desgagnés.

N.B.: Le territoire de Wendake n'est pas inclus dans la CMQ.
Les totaux peuvent différer légèrement des données sources à cause des arrondissements.

Tableau 4

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec dans le reste du Canada et aux Etats-Unis
Année 2000

(en millions de $)

	Recettes d'exploitation		Contribution des différents paliers de gouvernement								Autres sources (4)		Total	
			Fédéral		État/Province		Municipalité		Total					
Québec (1)	493	40%	0	0%	197	16%	434	35%	631	51%	107	9%	1 231	100%
Tarif moyen	**0,93 $**													
Reste du Canada (2)														
Exploitation	1 541	61%	0	0%	44	2%	637	25%	680	27%	312	12%	2 533	100%
Immobilisation	0	0%	0	0%	79	11%	572	82%	650	93%	46	7%	696	100%
Total	1 541	48%	0	0%	123	4%	1 209	37%	1 330	41%	358	11%	3 229	100%
Tarif moyen	**1,42 $**													
Etats-Unis (3)														
Exploitation	9 832	45%	984	5%	1 909	9%	1 807	8%	4 700	22%	7 243	33%	21 775	100%
Immobilisation	0	0%	4 275	47%	283	3%	516	6%	5 074	56%	3 982	44%	9 056	100%
Total	9 832	32%	5 259	17%	2 192	7%	2 323	8%	9 774	32%	11 225	36%	30 831	100%
Tarif moyen	**0,93 $**													

(1) Source: Compilation interne au MTQ basée sur les rapports annuels et les rapports d'exploitation des organismes de transport en 2000
Le tarif moyen correspond aux recettes du service divisées par le nombre de passagers. Voir la référence 2, p.20
(2) Source: Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Répertoire statistique de ACTU - Données d'exploitation de 2000*, page 11 à 23.
Pour obtenir les données relatives au reste du Canada on a utilisé celles de l'ensemble du Canada, auxquelles on a soustrait les données respectives du Québec. Le total des revenus des différents partenaires peut être différents du total des coûts d'exploitation et d'immobilisation.Toutes les catégories de données ne sont pas toujours fournies par tous les réseaux. Et il peut manquer certains réseaux.
(3) Sources: American Public Transportation Association (APTA), *2000 National Transit Database*, Table 1: Transit Operating Funds Applieds: Details by Transit Agency et Table 6: Transit Capital Funds Applieds: Details by Transit Agency, Disponible sur www.apta.com
(4) La plupart des "autres sources" sont dédiées au transport en commun (taxe sur l'essence, immatriculation, stationnement, péage, etc.)

N.B. : Tous les chiffres sont en dollars canadiens sauf ceux relatifs aux États-Unis qui sont en dollars américains

Tableau 5

Évolution de certains paramètres des déplacements des personnes sur le territoire desservi par le RTC
De 1977 à 2001

Résidents - déplacements 24 hres - aller et retour	1977 (1)	1981	1986	1991	1996	2001
Population	432 010	451 448	457 578	482 856	494 082	498 631
Nombre de ménage	141 645	160 516	175 384	200 436	214 516	234 567
Nombre moyen de personnes par ménage	3,05	2,81	2,61	2,41	2,3	2,13
Nombre d'automobile	147 066	172 366	191 277	229 225	246 865	295 287
Nombre moyen d'automobile par ménage	1,04	1,07	1,09	1,14	1,15	1,26
Nombre moyen d'automobile par personne	0,34	0,38	0,42	0,47	0,5	0,59
Ration ménage sans auto / ménage avec auto	n.d.	0,28	0,29	0,26	0,25	0,18
Nombre de personnes qui ne se sont pas déplacées	n.d.	96 744	80 593	86 560	81 277	70 969
Nombre total de déplacements	1 016 861	1 024 087	1 085 112	1 062 895	1 256 279	1 278 443
Non motorisé	250 281	184 134	181 811	153 176	183 984	169 438
Part en %	24,60%	18,00%	16,80%	14,40%	14,60%	13,30%
Transport en commun	126 932	142 668	163 335	150 637	122 354	115 007
Part en %	12,50%	13,90%	15,10%	14,20%	9,70%	9,00%
Automobile	537 000	594 694	648 542	681 151	883 449	930 267
Part en %	52,80%	58,10%	59,80%	64,10%	70,30%	72,80%
Conducteur	397 278	446 336	503 866	541 803	702 850	737 610
Passager	139 722	148 358	144 676	139 348	180 599	192 657
Autres	102 648	102 591	91 424	77 931	66 492	63 731
Part en %	10,10%	10,00%	8,40%	7,30%	5,30%	5,00%
Nombre moyen de déplacements par personne qui se déplace	n.d.	2,89	2,88	2,68	3,04	2,99
Nombre moyen de déplacements par personne	2,35	2,27	2,37	2,2	2,54	2,56
Taux d'occupation des véhicules automobiles (24 hres)	1,35	1,33	1,29	1,26	1,26	1,26

Notes:
(1) Certaines données de l'enquête Origine-Destination de 1977 sont difficilement comparables avec les données des enquêtes ultérieures. Elles sont quand même présentées à titre d'information.
2) Le territoire desservi par le RTC correspond au territoire de la STCUQ tel que défini par le secteur 91 des enquêtes de 1981, 1986 et 1991. et est comparable d'une enquête à l'autre. Les données des deux enquêtes ultérieures ont été définis en fonction de ce territoire.

Sources:
Enquêtes Origine-Destination 1977, 1981, 1986, 1991, 1996, 2001, STCUQ et MTQ, Compilation interne au MTQ.

Tableau 6

Évolution annuelle et cumulative du nombre de kilomètres d'autoroutes construits dans la RMR de Québec de 1962 à 1999

Numéro de l'autoroute	Nom de l'autoroute	Tronçon	KM	Année d'ouverture
440	Charest	De l'A-540 jusqu'à la 1 er Avenue à St-Sacrement	4,5	1962
73	Laurentienne	De l'A-40 (sortie 148) à la sortie (158) à Notre-Dame-des-Laurentides	10,3	1963
73	Henri IV	De l'A-440 (sortie 139) au boulevard Champlain (sortie 132)	4	1963
540	Duplessis	Tronçon entre les autoroutes 73 et l'A-40 et 440 (sortie 3)	5,1	1966
20	Jean-Lesage	De St-Nicolas à Lauzon(sortie 327)	22,9	1968
73	Henri IV	De Wilfrid-Hamel (sortie 141) à l'A-440 (sortie139)	2,1	1968
40	La Capitale	Du boulevard Pierre-Bertrand à l'autoroute Laurentienne (sortie 313)	1,3	1970
40	La Capitale	De la 1 ère Avenue à Québec au boulevard Henri-Bourassa (sortie 316)	1,4	1970
73	Larentienne et A-40	De la sortie 142 à la sortie 148 sur l'A-40	7,2	1970
73	Henri IV	Pont Pierre-Laporte	3,1	1970
40	La Capitale	De l'A-440 jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand (sortie 312)	4,9	1971
40	La Capitale	Du l'autoroute Laurentienne à la 1 ère Avenue à Québec (sortie 315)	1,3	1971
40	La Capitale	Du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la rue Labelle à Beauport (sortie 321)	5,3	1971
73	Henri IV	De l'A-40 (sortie 142) au boulevard Wilfrid-Hamel (sortie 141)	1	1971
740	Québec	Du boulevard Laurier (Ste-Foy) jusqu'au boulevard Wilfrid-Hamel sortie 7 à Québec	4,4	1975
40	La Capitale	De la rue Labelle à Beauport à la route 138	4,9	1976
440	Dufferin-Montmorency	De la colline parlementaire au boulevard Henri-Bourassa (sortie 23)	1,9	1976
573	Henri-IV	De l'A-40 (de la Capitale) à l'avenue Sainte-Geneviève à Loretteville (sortie 5)	5,4	1976
740	Québec	De la sortie 7 jusqu'à la sortie 9 sur la 40	1,7	1977
440	Dufferin-Montmorency	Du boulevard Henri-Bourassa à l'A-40 (sortie 29)	6,1	1982
740	Québec	De l'A-40 jusqu'au boulevard Lebourgneuf	1,3	1982
40	Félix -Leclerc	De la sortie 298 à l'A-440 (sortie 307)	13	1984
573	Henri-IV	De l''avenue Sainte-Geneviève à la jonction de l'avenue industriel (Val Bélair)	2,4	1987
73	Laurentienne	De la sortie (158) à la sortie 167 (jonction avec la 371)	9	1994
TOTAL			**124,5**	

Sources:
Publications du Québec, Distances routières 1997-1998, p. 5 à 53.
Ministère des Transports, Répertoire des autoroutes, Comité de numérotation, 1991.
Ministère des Transports, Les autoroutes au Québec, date de construction ou de mise en service, novembre 1993.
Différents rapports annuels du MTQ, de 1983 à 1999.

N.B.: Les chevauchements d'autoroutes sont comptés deux fois. Le total pourrait donc être supérieur à d'autres inventaires.

Tableau 7

Bilan des investissements réalisés en transport en commun dans la région de la Capitale nationale du Québec (Québec et Lévis) (1990-2001)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TOTAL	en %
MAINTIEN DES ACTIFS						(,000 $)								
STCUQ	3 048	6 448	6 426	8 415	9 556	5 662	9 536	16 740	4 640	1 194	21 217	14 490	107 372	
CITRSQ	704	0	0	0	566	0	1 248	1 011	0	0	0	309	3 838	
Total conservation	**3 752**	**6 448**	**6 426**	**8 415**	**10 122**	**5 662**	**10 784**	**17 751**	**4 640**	**1 194**	**21 217**	**14 799**	**111 210**	**94,9%**
AMÉLIORATION														
Terminus														
STCUQ	0	261	0	0	0	42	658	0	367	0	171	0	1 499	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Voies réservées														
STCUQ	0	0	1 250	0	0	40	660	1 600	0	180	0	0	3 730	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Stationnement														
STCUQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Autres														
STCUQ	0	0	0	0	0	0	0	0	100	150	0	0	250	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total amélioration	**0**	**261**	**1 250**	**0**	**0**	**82**	**1 318**	**1 600**	**467**	**330**	**171**	**0**	**5 479**	**4,7%**
DÉVELOPPEMENT														
Garages														
STCUQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Abribus														
STCUQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Autres														
STCUQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	0	450	
CITRSQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Total développement	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**450**	**0**	**450**	**0,4%**
GRAND TOTAL	**3 752**	**6 709**	**7 676**	**8 415**	**10 122**	**5 744**	**12 102**	**19 351**	**5 107**	**1 524**	**21 838**	**14 799**	**117 139**	**100%**

Tableau 8

Besoins exprimés par le Réseau de transport de la Capitale pour la période de 2003 à 2012

	Période de 2004-2009		Ensemble de la période 2003-2012	
Maintien des actifs	**$**	**%**	**$**	**%**
renouveller le parc autobus	101 782 238		175 256 438	
amélioration des planchers surbaissés	1 363 600		2 045 400	
TOTAL	**103 145 838**	**31%**	**177 301 838**	**44%**
Amélioration des services				
Terminus Jacques-Cartier	128 000		128 000	
Terminus CHUL/Laurier	0		233 000	
Préemption aux feux prioritaires	0		1 453 000	
Plan dév. Stratégique - stratégie 1				
Implanter la perception électronique	9 300 000		9 300 000	
Implanter télécommunication + information	20 700 000		20 700 000	
Projet de lien interrives				
Priorités et feux prioritaires Rive-Nord	1 100 000		1 100 000	
Terminus Université, CEGEP Ste-Foy	190 000		190 000	
TOTAL	**31 418 000**	**10%**	**33 104 000**	**8%**
Développement des réseaux				
Achat de nouveaux autobus				
Projets de lien interrives				
2 autobus - prolonger Métrobus 800	870 000		870 000	
7 autobus - Métrobus axe Nord-ouest	3 045 000		3 045 000	
Projet de démonstration				
8 autobus écologiques	4 800 000		4 800 000	
Plan strat. - stratégie 1				
83 articulés soit 15/année	62 714 000		62 714 000	
Total nouveaux autobus	71 429 000		71 429 000	
Promouvoir le programme-employeur			40 000	
Étude pour implantation du SLR			936 000	
Projet de lien interrives				
Implanter voie réservée + feux + terminus	1 000 000		1 000 000	
Implanter terminus Métrobus 800	500 000		500 000	
Projet de démonstration				
installer bornes de recharge	220 000		220 000	
feux, voies réservées	1 155 000		1 155 000	
aménager zones d'arrêt	770 000		770 000	
instaurer tarification intégrée	330 000		330 000	
signalisation, piste stationnement vélos	605 000		605 000	
stationnements périphériques	1 220 000		1 220 000	
Construire un nouveau garage	41 000 000		41 000 000	
Plan dév. - stratégie 3 - réseau structurant				
infrastructures axe Métrobus	33 179 000		33 179 000	
infrastructures axe Nord-ouest	8 000 000		8 000 000	
infrastructure axe Lebourgneuf	13 000 000		13 000 000	
infrastructures aménagement de nœuds	4 000 000		4 000 000	
Plan dév. - stratégie 4 - pôles majeurs				
aménagements terminus	6 500 000		6 500 000	
voies réesrvées sur autoroutes	10 000 000		10 000 000	
TOTAL	**192 908 000**	**59%**	**193 884 000**	**48%**
TOTAL DES INVESTISSEMENTS	**327 471 838**	**100%**	**404 289 838**	**100%**

<u>Tableau 9</u>

Besoins exprimés par la Société de transport de Lévis pour la période de 2003 à 2012

	Période de 2004-2009		Ensemble de la période 2003-2012	
Maintien des actifs	**$**	**%**	**$**	**%**
renouveller le parc autobus	10 432 128		16 185 128	
réfection d'autobus	1 540 000		1 540 000	
réfection du garage	825 000		1 100 000	
nouveaux arrêts d'autobus	0		42 000	
système de communication	175 000		175 000	
véhicule de service	45 000		45 000	
outillages	50 000		50 000	
TOTAL	**13 067 128**	**68%**	**19 137 128**	**73%**
Amélioration des services				
Projet de lien interrives				
Voies réservées et accès prioritaires au pont de Québec	600 000		600 000	
Voie réservée et feux prioritaires route 132	0		300 000	
Voie réservée dans l'axe de la rue du pont (route 116)	0		100 000	
Stationnement incitation à la Traverse de Lévis (200 places)	600 000		600 000	
Terminus Galeries Chagnon + terminus sur 132 et 4e avenue	200 000		200 000	
Équipement de perception électronique	1 200 000		1 200 000	
Système d'information SARAH pour usagers	100 000		100 000	
Site web	12 000		12 000	
Informatique	48 000		48 000	
TOTAL	**2 760 000**	**14%**	**3 160 000**	**12%**
Développement des réseaux				
Achat de nouveaux autobus				
Projets de lien interrives				
3 autobus -Métrobus Est-Ouest (route 132)	0		258 000	
	0		0	
Projet de lien interrives	0		0	
Implanter voie réservée + feux + terminus	0		200 000	
Implanter le centre d'échange à la tête des ponts	3 285 000		3 285 000	
TOTAL	**3 285 000**	**17%**	**3 743 000**	**14%**
TOTAL DES INVESTISSEMENTS	**19 112 128**	**100%**	**26 040 128**	**100%**

Tableau 10

Quelques paramètres relatifs aux deux organismes publics de transport de la région de Québec

Prévisions 2002

	RTC (Sans St-Augustin)	**RTC** (Avec St-Augustin)	**STL** (Sans Chûtes-Chaudières et Pintendre)	**STL** (Sans Chûtes-Chaudières et Pintendre)
Contribution				
Usager	42%	42%	45%	45%
Municipalité	43%	43%	38%	36%
Automobiliste	8%	8%	13%	10%
Gouvernement	7%	7%	4%	9%
Passager par véhicule-km	1,8	1,7	1,0	0,9
Coût moyen par véhicule-km	4,85 $	4,80 $	2,81 $	2,71 $
Coût moyen par déplacement	2,75 $	2,75 $	2,79 $	2,94 $
Revenus autonomes par déplacement	1,16 $	1,16 $	1,25 $	1,32 $
Contribution municipale par habitant	93,71 $	91,65 $	27,90 $	22,11 $
Contribution municipale par 100 $ de RFU	0,22 $	0,21 $	0,07 $	0,06 $
Contribution municipale / au budget municipal	7%	7%	3%	3%

Sources: Budget 2002 des deux sociétés de transport.

N.B.: Ne comprend pas les services de transport adapté.
La contribution des usagers inclut les recettes et les autres revenus autonomes.
Les données sur la population, la richesse foncière uniformisée et le budget municipal correspondent à ceux de 2001.
Compilation du MTQ.

Tableau 11
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE
Cadre financier actuel
Modèle de simulation (,000 $)

PARAMÈTRES DE LA SIMULATION
CADRE FINANCIER ACTUEL

[illegible]

Tableau 11
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE
Cadre financier actuel
Modèle de simulation (,000 $)

MAINTIEN	BUDGET 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DÉPENSES											
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
REVENUS											
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES SERVICES	BUDGET 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DÉPENSES											
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
REVENUS											
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARAMETRES DE LA SIMULATION
CADRE FINANCIER ACTUEL

Taux d'augm. Achalandage	0.00%	Métro trav. SLR	100%	réfection autobus	50%		
Taux d'augm. frais expl.	2.00%	autobus	50%				
Taux d'augm. tarifs	2.00%	autres actifs	75%				
Taux d'augm. immatriculation	0.75%	SAI SAE per.expl.	0%				
Taux d'augm. autres revenus	2.00%	Compus. Garag.	0%			Droit sur l'immat. porté à	
Taux d'augm. sub. OMIT	0.00%	autres svs exploit.	0%			et petits véhicules commerciaux	30 $
taux d'augm. Part municipale	2.50%	Véh. service	0%			Taxe sur l'essence(excluant Laval)	0.00 $
		Durée de vie	16				

MAINTIEN, AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	94 167	97 320	105 371	111 962	119 856	126 520	133 272	137 911	140 075	142 281	144 532
Dette existante	15 412	15 164	14 894	11 852	9 815	4 227	4 227	4 225	4 106	1 342	560
Nouvelle dette	0	2 743	16 774	23 341	35 406	41 562	45 724	49 174	51 769	54 417	57 132
Total des dépenses	109 579	115 227	137 039	148 155	165 077	172 309	183 223	191 310	195 950	198 040	202 224
REVENUS											
Usagers	41 152	41 975	42 815	43 421	50 044	53 686	57 344	58 271	59 216	60 180	61 164
Autres revenus	3 607	3 679	3 750	3 829	3 904	3 982	4 062	4 143	4 226	4 311	4 397
Immatriculation	9 150	9 219	9 288	9 357	9 428	9 498	9 570	9 641	9 714	9 786	9 860
Total des recettes	53 909	54 873	55 853	56 606	63 376	67 166	70 975	72 055	73 156	74 278	75 421
MUNICIPALITES ET DU GOUVERNEMENT	55 670	60 355	81 184	91 549	101 701	105 143	112 248	119 255	122 794	123 763	126 803
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette	0	1 432	8 158	14 483	17 257	20 076	22 157	23 882	25 179	26 503	27 861
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions	0	1 270	682	682	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	9 089	15 106	20 020	21 167	21 656	23 737	25 461	27 412	27 354	28 321
APPLICATION DES MESURES											
MTQ (avec les proposition)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette	0	1 432	8 158	14 483	17 257	20 076	22 157	23 882	25 179	26 503	27 861
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions	0	1 270	682	682	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	9 089	15 106	20 020	21 167	21 656	23 737	25 461	27 412	27 354	28 321
IMPACT DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	48 039	51 265	66 077	71 529	80 534	83 487	88 511	93 794	95 381	96 408	98 482
SCENARIO augmentation de la quote part municipale 2.5%											
Service de dette existant	7 961	8 956	8 607	7 177	6 085	2 827	2 827	2 826	2 053	671	280
Nouveau service de dette	0	1 312	8 817	14 858	18 149	21 486	23 567	25 292	26 590	27 914	29 271
Exploitation	40 078	38 972	33 047	29 698	28 792	30 039	29 316	28 985	29 888	31 409	31 943
Total	48 039	49 240	50 471	51 733	53 026	54 352	55 711	57 103	58 531	59 994	61 494
MANQUE A GAGNER	0	2 025	15 606	19 796	27 508	29 135	32 800	36 691	36 850	36 414	36 988

Tableau 12
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS
Cadre financier actuel
Modèle de simulation

MAINTIEN	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	7 220 476	8 164 885	7 512 183	8 452 427	7 860 675	7 971 989	8 131 429	8 294 057	8 459 938	8 629 137
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465					
Nouvelle dette		129 032	457 978	708 500	1 031 270	1 268 497	1 426 356	1 672 812	1 923 965	2 180 245	2 442 931
Total des dépenses	7 877 005	7 791 977	9 069 572	8 591 771	9 697 438	9 265 638	9 398 345	9 804 240	10 218 023	10 640 183	11 072 069
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 561 605	3 632 838	3 705 494	3 779 604	3 855 196	3 932 300	4 010 946	4 091 165	4 172 988
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 471 575	4 551 173	4 632 289	4 714 954	4 799 197	4 885 049	4 972 542	5 061 709	5 152 582
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	3 398 511	4 597 997	4 040 598	5 065 148	4 550 684	4 599 148	4 919 191	5 245 480	5 578 474	5 919 487
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		4 485	151 160	263 964	384 415	503 029	623 907	747 135	872 712	1 000 852	1 132 195
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	721 228	1 244 867	940 749	1 357 982	1 049 294	1 110 556	1 233 784	1 359 361	1 487 501	1 618 844
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		4 485	151 160	263 964	384 415	503 029	623 907	747 135	872 712	1 000 852	1 132 195
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	721 228	1 244 867	940 749	1 357 982	1 049 294	1 110 556	1 233 784	1 359 361	1 487 501	1 618 844
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	2 677 283	3 353 130	3 099 849	3 707 .66	3 501 390	3 488 592	3 685 407	3 886 119	4 090 974	4 300 643
SCENARIO augmentation de la quote part municipale d	2,5%										
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	180 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	124 547	306 817	444 536	646 855	765 469	802 449	925 676	1 051 253	1 179 393	1 310 736
Exploitation	2 275 432	2 574 325	2 462 560	2 433 141	2 366 417	2 371 154	2 491 360	2 450 478	2 409 304	2 367 679	2 325 012
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 058 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE A GAGNER	**0**	**-233 964**	**369 101**	**41 220**	**572 071**	**287 918**	**194 783**	**309 253**	**425 562**	**543 902**	**664 894**

MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES SERVICES	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taux d'augm. Achalandage	3.5%		1.0%	1.0%	1.5%						
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	7 220 476	8 324 885	7 512 183	8 452 427	7 860 675	7 971 989	8 131 429	8 294 057	8 459 938	8 629 137
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465	0	0	0	0	0
Nouvelle dette		185 983	737 038	1 158 413	1 481 183	1 718 410	1 876 269	2 122 724	2 373 878	2 630 158	2 892 844
Total des depenses	7 877 005	7 848 928	9 508 632	9 041 684	10 147 351	9 715 551	9 848 258	10 254 153	10 667 936	11 090 096	11 521 981
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 597 222	3 705 858	3 836 674	3 913 408	3 991 676	4 071 510	4 152 940	4 235 999	4 320 719
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 507 191	4 624 193	4 763 470	4 848 758	4 935 676	5 024 258	5 114 536	5 206 542	5 300 312
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	3 455 462	5 001 441	4 417 491	5 383 881	4 866 793	4 912 581	5 229 895	5 553 400	5 883 554	6 221 670
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		47 198	343 370	456 173	576 625	695 238	816 117	939 345	1 064 922	1 193 061	1 324 405
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	763 941	1 437 077	1 132 958	1 550 192	1 241 503	1 302 766	1 425 994	1 551 571	1 679 710	1 811 054
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		47 198	343 370	456 173	576 625	695 238	816 117	939 345	1 064 922	1 193 061	1 324 405
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	763 941	1 437 077	1 132 958	1 550 192	1 241 503	1 302 766	1 425 994	1 551 571	1 679 710	1 811 054
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	2 691 521	3 564 364	3 284 533	3 833 689	3 625 290	3 609 815	3 803 901	4 001 829	4 203 844	4 410 616
SCENARIO part municipale augmentée annuellement c	2,5%										
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	180 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	138 785	393 667	702 240	904 558	1 023 172	1 060 152	1 183 380	1 308 957	1 437 096	1 568 440
Exploitation	2 275 432	2 560 087	2 375 710	2 175 437	2 108 714	2 113 451	2 233 657	2 192 774	2 151 601	2 109 975	2 067 309
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 058 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE A GAGNER	**0**	**-219 726**	**580 336**	**225 904**	**698 595**	**411 818**	**316 007**	**427 747**	**541 271**	**656 772**	**774 868**

PARAMÈTRES DE LA SIMULATION
CADRE FINANCIER ACTUEL

Taux d'augm Achalandage	0.00%	Metro.train SLR	100%	réfection autobus	50%
Taux d'augm frais expl	2.00%	autobus	50%		
Taux d'augm tarifs	2.00%	autres actifs	75%		
Taux d'augm Immatriculation	0.75%	SAI SAE percept	0%		
Taux d'augm autres revenus	2.00%	Compos Garag	0%	Doit sur l'immat porté à	
Taux d'augm sub OMIT	0.00%	Outillage	0%	et petits véhicules commerciaux	30 $
Taux d'augm Part municipale	2.50%	veh Service	0%	Taxe sur l'essence(excluant Lévis)	0.00 $
		Duree de vie	16		

MAINTIEN, AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taux d'augm Achalandage	5.5%		1.5%	2.0%	2.0%						
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	9 116 476	10 220 885	9 446 103	10 425 025	9 872 726	10 024 280	10 224 766	10 429 261	10 637 846	10 850 603
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465	0	0	0	0	0
Nouvelle dette		277 382	1 296 147	1 717 522	2 040 292	2 277 520	2 372 455	2 618 910	2 870 064	3 126 343	3 389 030
Total des dépenses	7 877 005	9 836 327	11 963 741	11 534 713	12 679 058	12 286 711	12 396 735	12 843 676	13 299 325	13 764 190	14 239 633
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 615 030	3 761 077	3 913 024	3 991 285	4 071 110	4 152 533	4 235 583	4 320 295	4 406 701
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 524 999	4 679 412	4 839 819	4 926 634	5 015 111	5 105 281	5 197 179	5 290 839	5 386 294
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	5 442 861	7 438 742	6 855 301	7 839 239	7 360 076	7 381 624	7 738 395	8 102 146	8 473 351	8 853 339
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	0
nouveau service de dette		68 555	715 509	828 312	948 764	1 067 378	1 188 256	1 311 484	1 437 061	1 565 201	1 696 544
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	785 298	1 809 216	1 505 097	1 922 331	1 613 643	1 674 905	1 798 133	1 923 710	2 051 850	2 183 193
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	0
nouveau service de dette		68 555	715 509	828 312	948 764	1 067 378	1 188 256	1 311 484	1 437 061	1 565 201	1 696 544
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	785 298	1 809 216	1 505 097	1 922 331	1 613 643	1 674 905	1 798 133	1 923 710	2 051 850	2 183 193
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	4 657 564	5 629 526	5 350 204	5 916 908	5 746 433	5 706 719	5 940 262	6 178 436	6 421 502	6 670 146
SCENARIO part municipale augmentée annuellement de	2.5%										
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	180 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	208 828	580 638	889 210	1 091 528	1 210 142	1 184 198	1 307 426	1 433 003	1 561 143	1 692 486
Exploitation	2 275 432	2 490 044	2 188 740	1 988 467	1 921 743	1 926 481	2 109 610	2 068 728	2 027 555	1 985 929	1 943 263
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 058 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE A GAGNER	0	1 746 317	2 645 498	2 291 575	2 781 813	2 532 961	2 412 910	2 564 108	2 717 878	2 874 430	3 034 398

Tableau 12
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS
Cadre financier actuel
Modèle de simulation

MAINTIEN	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DEPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	7 220 476	8 164 885	7 512 183	8 452 427	7 860 675	7 971 989	8 131 429	8 294 057	8 459 938	8 629 137
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465					
Nouvelle dette		129 032	457 978	708 500	1 031 270	1 268 497	1 426 356	1 672 812	1 923 965	2 180 245	2 442 931
Total des dépenses	7 877 005	7 791 977	9 069 572	8 591 771	9 697 438	9 265 638	9 398 345	[illegible]04 240	10 218 023	10 640 183	11 072 069
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 561 605	3 632 838	3 705 494	3 779 604	3 855 196	3 932 300	4 010 946	4 091 165	4 172 988
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 471 575	4 551 173	4 632 289	4 714 954	4 799 197	4 885 049	4 972 542	5 061 709	5 152 582
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	3 398 511	4 597 997	4 040 598	5 065 148	4 550 684	4 599 148	4 919 191	5 245 480	5 578 474	5 919 487
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		4 485	151 160	263 964	384 415	503 029	623 907	747 135	872 712	1 000 852	1 132 195
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	721 228	1 244 867	940 749	1 357 982	1 049 294	1 110 556	1 233 784	1 359 361	1 487 501	1 618 844
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		4 485	151 160	263 964	384 415	503 029	623 907	747 135	872 712	1 000 852	1 132 195
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	721 228	1 244 867	940 749	1 357 982	1 049 294	1 110 556	1 233 784	1 359 361	1 487 501	1 618 844
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	2 677 283	3 353 130	3 099 849	3 707 166	3 501 390	3 488 592	3 685 407	3 886 119	4 090 974	4 300 643
SCENARIO augmentation de la quote part municipale d 2.5%											
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	180 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	124 547	306 817	444 536	646 855	765 469	802 449	925 676	1 051 253	1 179 393	1 310 736
Exploitation	2 275 432	2 574 325	2 462 560	2 433 141	2 366 417	2 371 154	2 491 360	2 450 478	2 409 304	2 367 679	2 325 012
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 058 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE A GAGNER	**0**	**-233 964**	**369 101**	**41 220**	**572 071**	**287 918**	**194 783**	**309 253**	**425 562**	**543 902**	**664 894**

MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES SERVICES	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taux d'augm. Achalandage	3.5%		1.0%	1.0%	1.5%						
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	7 220 476	8 324 885	7 512 183	8 452 427	7 860 675	7 971 989	8 131 429	8 294 057	8 459 938	8 629 137
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465	0	0	0	0	0
Nouvelle dette		185 983	737 038	1 158 413	1 481 183	1 718 410	1 876 269	2 122 724	2 373 878	2 630 158	2 892 844
Total des dépenses	7 877 005	7 848 928	9 508 632	9 041 684	10 147 351	9 715 551	9 848 258	10 254 153	10 667 936	11 090 096	11 521 981
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 597 222	3 705 858	3 836 674	3 913 408	3 991 676	4 071 510	4 152 940	4 235 999	4 320 719
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 507 191	4 624 193	4 763 470	4 848 758	4 935 676	5 024 258	5 114 536	5 206 542	5 300 312
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	3 455 462	5 001 441	4 417 491	5 383 881	4 866 793	4 912 581	5 229 895	5 553 400	5 883 554	6 221 670
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		47 198	343 370	456 173	576 625	695 238	816 117	939 345	1 064 922	1 193 061	1 324 405
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	763 941	1 437 077	1 132 958	1 550 192	1 241 503	1 302 766	1 425 994	1 551 571	1 679 710	1 811 054
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	
nouveau service de dette		47 198	343 370	456 173	576 625	695 238	816 117	939 345	1 064 922	1 193 061	1 324 405
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	763 941	1 437 077	1 132 958	1 550 192	1 241 503	1 302 766	1 425 994	1 551 571	1 679 710	1 811 054
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE À GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	2 691 521	3 564 364	3 284 533	3 833 689	3 625 290	3 609 815	3 803 901	4 001 829	4 203 844	4 410 616
SCENARIO part municipale augmentée annuellement c 2.5%											
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	180 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	138 785	393 667	702 240	904 558	1 023 172	1 060 152	1 183 380	1 308 957	1 437 096	1 568 440
Exploitation	2 275 432	2 560 087	2 375 710	2 175 437	2 108 714	2 113 451	2 233 657	2 192 774	2 151 601	2 109 975	2 067 309
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 058 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE A GAGNER	**0**	**-219 726**	**580 336**	**225 904**	**698 595**	**411 818**	**316 007**	**427 747**	**541 271**	**656 772**	**774 868**

PARAMÈTRES DE LA SIMULATION
CADRE FINANCIER ACTUEL

Taux d'augm. Achalandage	0.00%	Métro train SLR	100%	réfection autobus	50%
Taux d'augm. frais expl.	2.00%	autobus	50%		
Taux d'augm. tarifs	2.00%	autres actifs	75%		
Taux d'augm. Immatriculation	0.75%	SAI SAE percept.	0%		
Taux d'augm. autres revenus	2.00%	Compos. Garag.	0%	Droit sur l'immat. porté à	
Taux d'augm. sub. OMIT	0.00%	Outillage	0%	et petits véhicules commerciaux	30 $
Taux d'augm. Part municipale	2.50%	véh. Service	0%	Taxe sur l'essence(excluant Lévis)	0.00 $
		Durée de vie	16		

MAINTIEN, AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taux d'augm. Achalandage	5.5%		1.5%	2.0%	2.0%						
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	7 078 898	9 116 476	10 220 885	9 446 103	10 425 025	9 872 726	10 024 280	10 224 766	10 429 261	10 637 846	10 850 603
Dette existante	798 107	442 469	446 709	371 088	213 741	136 465	0	0	0	0	0
Nouvelle dette		277 382	1 296 147	1 717 522	2 040 292	2 277 520	2 372 455	2 618 910	2 870 064	3 126 343	3 389 030
Total des dépenses	7 877 005	9 836 327	11 963 741	11 534 713	12 679 058	12 286 711	12 396 735	12 843 676	13 299 325	13 764 190	14 239 633
REVENUS											
Usagers	3 423 304	3 491 770	3 615 030	3 761 077	3 913 024	3 991 285	4 071 110	4 152 533	4 235 583	4 320 295	4 406 701
Autres revenus	118 513	120 883	123 301	125 767	128 282	130 848	133 465	136 134	138 857	141 634	144 467
Immatriculation	775 000	780 813	786 669	792 569	798 513	804 502	810 535	816 614	822 739	828 910	835 126
Total des recettes	4 316 817	4 393 466	4 524 999	4 679 412	4 839 819	4 926 634	5 015 111	5 105 281	5 197 179	5 290 839	5 386 294
MANQUE A GAGNER AVANT CONTRIBUTION DES MUNICIPALES ET DU GOUVERNEMENT	3 560 188	5 442 861	7 438 742	6 855 301	7 839 239	7 360 076	7 381 624	7 738 395	8 102 146	8 473 351	8 853 339
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	0
nouveau service de dette		68 555	715 509	828 312	948 764	1 067 378	1 188 256	1 311 484	1 437 061	1 565 201	1 696 544
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	785 298	1 809 216	1 505 097	1 922 331	1 613 643	1 674 905	1 798 133	1 923 710	2 051 850	2 183 193
APPLIQUATION DES MESURES											
MTQ (Avec les propositions)											
Service de dette existant	233 298	230 094	232 058	190 136	91 918	59 616	0	0	0	0	0
nouveau service de dette		68 555	715 509	828 312	948 764	1 067 378	1 188 256	1 311 484	1 437 061	1 565 201	1 696 544
Exploitation OMIT	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649	486 649
Autres subventions		0	375 000	0	395 000	0	0	0	0	0	0
	719 947	785 298	1 809 216	1 505 097	1 922 331	1 613 643	1 674 905	1 798 133	1 923 710	2 051 850	2 183 193
IMPACTE DES MESURES POUR LE MTQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANQUE À GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	2 840 241	4 657 564	5 629 526	5 350 204	5 916 908	5 746 433	5 706 719	5 940 262	6 179 436	6 421 502	6 670 146
SCENARIO part municipale augmentée annuellement de 2.5%											
Service de dette existant	564 809	212 375	214 651	150 952	121 823	76 849	0	0	0	0	0
Nouveau service de dette	0	208 828	580 638	819 210	1 091 528	1 210 142	1 184 198	1 307 426	1 433 003	1 561 143	1 692 486
Exploitation	2 275 432	2 490 044	2 188 740	1 988 467	1 921 743	1 926 481	2 109 610	2 068 728	2 027 555	1 985 929	1 943 263
Total	2 840 241	2 911 247	2 984 028	3 050 629	3 135 095	3 213 472	3 293 809	3 376 154	3 460 558	3 547 072	3 635 749
MANQUE À GAGNER	0	1 746 317	2 645 498	2 291 575	2 781 813	2 532 961	2 412 910	2 564 108	2 717 878	2 874 430	3 034 398

Tableau 13
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE
Scénario proposé
Modèle de simulation

MAINTIEN	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	94 167	96 732	98 653	100 613	101 929	103 968	106 047	108 168	110 332	112 538	114 789
Dette existante	15 412	15 164	14 894	11 852	9 815	4 227	4 227	4 225	4 106	1 362	580
Nouvelle dette		2 861	5 501	8 208	10 984	13 831	16 732	19 690	22 703	25 775	28 921
Total des dépenses	109 579	114 757	119 048	120 673	122 729	122 026	127 006	132 083	137 141	139 675	144 290
REVENUS											
Usagers	41 152	41 975	42 815	43 671	44 544	45 435	46 344	47 271	48 216	49 180	50 164
Autres revenus	3 607	3 679	3 753	3 828	3 904	3 982	4 062	4 143	4 226	4 311	4 397
Immatriculation	9 150	9 333	18 320	18 686	19 060	19 441	19 830	20 226	20 631	21 044	21 464
Total des recettes	53 909	54 987	64 887	66 185	67 508	68 858	70 236	71 640	73 073	74 535	76 025
DU GOUVERNEMENT	55 670	59 770	54 161	54 488	55 220	53 168	56 771	60 442	64 068	65 124	68 265
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette		1 252	2 388	3 554	4 749	5 975	7 224	8 497	9 795	11 119	12 476
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions		482	482	482	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	8 321	9 337	9 091	8 659	7 555	8 804	10 076	12 028	11 970	12 936
APPLICATION DES MESURES											
MTQ (avec les propositions)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette		1 716	3 301	4 925	6 591	8 299	10 039	11 814	13 622	15 467	17 359
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions		482	482	482	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	8 786	10 249	10 462	10 501	9 879	11 619	13 393	15 855	16 318	17 819
IMPACT DES MESURES POUR LE MTQ	0	465	912	1 371	1 841	2 324	2 815	3 316	3 827	4 348	4 882
MANQUE À GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	48 039	50 983	43 912	44 026	44 720	43 289	45 151	47 050	48 213	48 806	50 630
SCÉNARIO augmentation de la quote-part municipale de 2,5%											
Service de dette existant	7 961	8 956	8 807	7 177	6 085	2 827	2 827	2 826	2 053	671	280
Nouveau service de dette	0	1 144	2 200	3 283	4 394	5 532	6 693	7 876	9 081	10 312	11 572
Exploitation	40 078	39 140	39 464	41 272	42 547	45 992	46 191	46 401	47 396	48 212	49 842
Total	48 039	49 240	50 471	51 733	53 026	54 352	55 711	57 103	58 531	59 994	61 494
MANQUE À GAGNER	0	1 743	-6 559	-7 708	-8 306	-11 063	-10 559	-10 054	-10 318	-11 188	-11 009

MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES SERVICES	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	94 167	96 732	99 153	101 613	102 929	104 968	107 047	109 168	111 332	113 538	115 789
Dette existante	15 412	15 164	14 894	11 852	9 815	4 227	4 227	4 225	4 106	1 362	580
Nouvelle dette	0	3 101	8 741	12 921	15 698	18 544	21 445	24 403	27 417	30 492	33 644
Total des dépenses	109 579	114 997	122 788	126 386	128 442	127 739	132 720	137 796	142 854	145 372	149 993
REVENUS											
Usagers	41 152	41 975	42 815	44 171	45 544	46 935	48 344	49 271	50 216	51 180	52 164
Autres revenus	3 607	3 679	3 753	3 828	3 904	3 982	4 062	4 143	4 226	4 311	4 397
Immatriculation	9 150	9 333	18 320	18 686	19 060	19 441	19 830	20 226	20 631	21 044	21 464
Total des recettes	53 909	54 987	64 887	66 685	68 508	70 358	72 236	73 640	75 073	76 535	78 025
DU GOUVERNEMENT	55 670	60 010	57 901	59 701	59 934	57 381	60 484	64 156	67 781	68 838	71 968
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette	0	1 432	2 720	3 995	5 081	6 306	7 555	8 829	10 128	11 451	12 808
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions	0	482	482	482	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	8 501	9 669	9 422	8 991	7 886	9 135	10 408	12 359	12 302	13 268
APPLICATION DES MESURES											
MTQ (avec les propositions)											
Service de dette existant	7 451	6 208	6 087	4 675	3 730	1 400	1 400	1 399	2 053	671	280
nouveau service de dette	0	1 896	5 730	8 460	10 126	11 834	13 574	15 349	17 157	19 002	20 894
Exploitation OMIT	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Autres subventions	0	482	482	482	0	0	0	0	0	0	0
	7 631	8 966	12 679	13 997	14 036	13 414	15 154	16 928	19 310	19 853	21 354
IMPACT DES MESURES POUR LE MTQ	0	465	3 011	4 574	5 045	5 527	6 019	6 520	7 031	7 552	8 086
MANQUE À GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	48 039	51 043	45 222	45 705	45 898	43 967	45 330	47 228	48 391	48 984	50 614
SCÉNARIO augmentation de la quote-part municipale de 2,5%											
Service de dette existant	7 961	8 956	8 807	7 177	6 085	2 827	2 827	2 826	2 053	671	280
Nouveau service de dette	0	1 204	3 010	4 462	5 572	6 711	7 871	9 054	10 260	11 490	12 751
Exploitation	40 078	39 080	38 654	40 094	41 369	44 814	45 012	45 223	46 218	47 833	48 463
Total	48 039	49 240	50 471	51 733	53 026	54 352	55 711	57 103	58 531	59 994	61 494
MANQUE À GAGNER	0	1 804	-5 249	-6 028	-7 128	-10 385	-10 381	-9 875	-10 140	-11 010	-10 880

PARAMÈTRES DE LA SIMULATION
SCÉNARIO PROPOSÉ

MAINTIEN, AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT	BUDGET 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DÉPENSES											
Exploitation + immo comptant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dette existante	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nouvelle dette	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total des dépenses	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
REVENUS											
Usagers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres revenus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Immatriculation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total des recettes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] DU GOUVERNEMENT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MTQ (Statu quo)											
Service de dette existant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nouveau service de dette	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Exploitation CMT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres subventions	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
APPLICATION DES MESURES											
MTQ (avec les propositions)											
Service de dette existant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nouveau service de dette	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Exploitation CMT	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres subventions	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
IMPACT DES MESURES POUR LE MTQ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MANQUE À GAGNER AVANT CONTRIBUTION MUNICIPALE	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SCÉNARIO augmentation de la quote-part municipale de [illegible]											
Service de dette existant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nouveau service de dette	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Exploitation	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MANQUE À GAGNER	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Tableau 13
RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE
Scénario proposé
Modèle de simulation

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Tableau 16
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS
Scénario proposé
Modèle de simulation

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Tableau 14

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS

Scénario proposé

Modèle de simulation

[illegible]

PARAMÈTRES DE LA SIMULATION
SCÉNARIO PROPOSÉ

Tableau 15

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001

Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Organisme	Nombre de passagers (000)	Déplacements par an par habitant	Contribution moyenne par passager ($)			
			Passagers	Automobilistes	Municipalités	Gouvernement
Région de Montréal						
Société de transport de Montréal	353 500	198	0,90	0,14	0,77	0,33
Réseau de transport de Longueuil	30 427	85	1,17	0,23	1,35	0,47
Société de transport de Laval	18 238	53	1,03	0,15	2,06	0,26
CIT des Basses-Laurentides	2 523	13	1,49	0,03	0,54	1,38
CIT des Deux-Montagnes	130	3,5	1,52	0,02	1,45	0,62
CIT des Moulins	1 469	13	1,36	0,14	1,14	0,69
CIT Montcalm	46	0,7	7,27	0,03	2,64	2,76
CIT Le Portage	112	1,2	6,63	0,09	2,00	2,79
Repentigny	1 015	10	1,61	0,16	1,20	0,90
Saint-Eustache	159	3,8	1,14	0,00	2,46	0,77
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	609	19	2,34	0,36	(0,05)	0,66
CIT du Haut-Saint-Laurent	206	9	2,90	0,24	1,67	1,41
CIT Le Richelain	917	22	1,76	0,30	0,13	1,12
CIT Roussillon	594	13	2,09	0,34	0,21	0,82
CIT Sorel-Varennes	890	12	2,55	0,13	0,77	1,02
CIT du Sud-Ouest	1 525	16	1,88	0,24	0,15	1,17
CIT de la Vallée-du-Richelieu	1 751	14	2,29	0,21	0,25	1,10
Saint-Bruno	638	26	1,98	0,30	0,15	0,94
Sainte-Julie	396	14	2,00	0,28	1,09	0,84
Agence métropolitaine de transport (trains de banlieue)	12 196	n.a.	2,11	1,04	1,79	1,21
CIT Haut-Richelieu (St-Jean)	1 411	24	2,07	-	0,26	0,78
CIT Lafontaine/St-Antoine/St-Jérôme	272	6	1,24	-	2,11	0,57
CIT Joliette Métropolitain	283	8	0,86	-	1,25	0,56
Région de Québec						
Réseau de transport de la Capitale	37 288	75	1,01	0,25	1,22	0,16
Société de transport de Lévis	1 550	19	1,29	0,47	1,32	0,35
Chutes-de-la-Chaudière	514	13	1,55	-	0,90	0,93
Pintendre	5	0,8	1,20	-	9,82	1,00
Saint-Augustin-de-Desmaures	245	16	0,88	-	1,71	0,74
Autres régions						
Société de transport de l'Outaouais	15 108	64	1,29	0,26	0,79	0,23
Société de transport de Saguenay	4 519	32	0,89	0,51	0,87	0,22
Société de transport de Sherbrooke	6 210	49	1,00	0,36	0,78	0,14
Société de transport de Trois-Rivières	2 750	26	1,13	0,72	0,56	0,27
Baie-Comeau	56	2,3	1,45	-	4,16	0,89
Drummondville	421	9	1,03	-	0,99	0,79
Granby	105	2,3	1,07	-	0,89	0,64
Rimouski	74	2,3	2,42	-	1,79	1,04
Rouyn-Noranda	85	2,7	1,14	-	2,27	0,69
Shawinigan	622	13	1,07	-	0,69	0,73
Val-d'Or	6	0,3	2,39	-	10,25	1,00
Victoriaville	73	1,8	2,23	-	2,03	1,24
TOTAL / MÉDIANE	498 865	13	1,45	0,14	1,14	0,78

Annexe 2 : Le Mandat

MANDAT DE REVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN REGULIER [37] AU QUEBEC

Depuis les dernières années, les organismes impliqués dans la gestion de services de transport en commun au Québec doivent composer avec de nouvelles réalités tant sur les plans du financement que de l'offre et la demande de ces services. Dans ce contexte, ces organismes et leurs partenaires sont de plus en plus préoccupés par la capacité du cadre financier actuel de soutenir efficacement le maintien et le développement de services efficaces et adaptés aux besoins de la clientèle.

En effet, les actuelles sources de revenus posent certains problèmes et limitent en partie la possibilité pour les organismes responsables de services de transport en commun de répondre adéquatement à leurs propres besoins ainsi qu'à ceux de leur clientèle. La manière dont l'aide gouvernementale est versée touche plusieurs agglomérations du Québec à divers degrés et soulève également certaines questions. L'équilibre entre les contributions respectives du gouvernement, des municipalités, des usagers et des automobilistes est remis en question. A ce sujet, certains intervenants se disent préoccupés par le traitement fiscal accordé aux usagers du transport en commun par rapport aux automobilistes. Les formules de partage de coûts qui sont en vigueur entre les municipalités d'une même agglomération occasionnent des problèmes, plus particulièrement dans la région de Montréal. La répartition de la contribution des automobilistes au transport en commun entre les organismes de la région de Québec fait aussi l'objet de contestations.

Par ailleurs, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun visée par tous les partenaires implique des coûts d'exploitation à la hausse. De plus, le maintien des actifs existants est une problématique qui nécessitera une participation financière accrue des municipalités et du gouvernement au cours des prochaines années tout comme les projets en cours ou à venir destinés à développer davantage les services de transport en commun.

Devant cette situation qui, de l'avis de tous, nécessite dans les meilleurs délais des ajustements pour assurer l'équité, l'efficacité et la pérennité du financement du transport en commun, le ministre des Transports convient qu'il y a lieu de revoir le cadre financier du transport en commun afin qu'il soit en mesure de garantir le maintien et le développement des réseaux de transport en commun. Pour ce faire, le ministre décide de confier à MM. Louis Bernard, Bernard Angers et Antoine Grégoire le mandat d'étudier et de revoir l'actuel cadre financier en procédant dans un premier temps à une vaste consultation auprès des divers intervenants, organismes et associations qui ont un intérêt en cette matière.

---

[37] Excluant le transport scolaire et le transport adapté.

De façon plus particulière, un mandat spécifique est confié à chacun des trois mandataires qui agiront en parallèle dans différentes régions du Québec. Ainsi, M. Louis Bernard sera responsable de réaliser la consultation dans la grande région de Montréal, M. Bernard Angers, dans la région de la Capitale nationale, incluant la ville de Lévis et M. Antoine Grégoire dans les autres régions du Québec.

Les mandataires devront recueillir les commentaires et suggestions des divers partenaires, poser un diagnostic sur le cadre financier actuel, identifier des solutions à apporter, et formuler des recommandations au ministre des Transports. Pour ce faire, les mandataires devront, entre autres:

1. ANALYSER ET EVALUER LE CADRE FINANCIER ACTUEL DU TRANSPORT EN COMMUN, SOIT :

- la contribution des différents partenaires (usagers, municipalités, automobilistes et gouvernement) dans le financement du transport en commun et identifier les problèmes. Pour chacun, on devrait établir si la contribution est suffisante, équitable et efficace;

- la nature et l'adéquation des sources de financement actuellement à la disposition des municipalités pour financer les services de transport en commun;

- les formes de l'aide gouvernementale. Plus spécifiquement, le groupe de travail devra évaluer si la manière dont est versée cette aide est efficace et équitable et si la nature de cette aide correspond aux besoins actuels et futurs des diverses autorités organisatrices de transport (AOT);

- les contributions municipales de chaque AOT lorsque qu'il y a plusieurs organismes au sein d'une même agglomération et, le cas échéant, identifier les problèmes, notamment ceux qui concernent l'équité.

2. ANALYSER ET EVALUER LA PERFORMANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT, DONT L'AMT, SOIT :

- l'efficacité et l'efficience dans la production des services de transport. Plus particulièrement, le groupe de travail devra poser un diagnostic sur l'industrie du transport en commun public.

3. ANALYSER ET EVALUER LES BESOINS A VENIR EN TRANSPORT EN COMMUN

- les besoins en investissement pour assurer le maintien en bon état des actifs et des services existants;

- les besoins en investissement pour assurer le développement des services;

- les besoins en exploitation pour financer les nouveaux services.

4. **RECOMMANDER LES PARAMETRES D'UN NOUVEAU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN**

- proposer un partenariat financier établissant la part de chaque partenaire (gouvernement, municipalités, automobilistes et usagers) en s'assurant que :

  - les contributions de chacun des partenaires sont suffisantes, équitables et efficaces;

  - l'équilibre entre les besoins et les ressources est assuré, que ce soit à l'égard des besoins en immobilisation (maintien d'actifs, développement des services, notamment ceux prévus aux plans de transport) ou en exploitation (maintien des services actuels et développement);

  - identifier, le cas échéant, les nouvelles sources de financement nécessaires pour assurer le développement harmonieux des services;

  - proposer, le cas échéant, des correctifs aux différents problèmes constatés, notamment les problèmes d'équité;

  - proposer, le cas échéant, des mécanismes susceptibles de garantir l'engagement des partenaires à assumer leurs responsabilités financières, dans l'optique de la réalisation et de l'atteinte des objectifs du Plan de gestion des déplacements de Montréal et des divers plans de transport au Québec.

  - explorer différentes formules permettant d'améliorer l'efficacité des AOT et examiner des pistes de réduction de coûts.

- Plus spécifiquement dans la région de Montréal, les paramètres d'un nouveau cadre financier devront aussi porter sur :

  - les règles de financement, notamment dans le cas du métro, des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines d'autobus et des équipements régionaux;

  - les règles d'utilisation des sources de financement régionales confiées à l'AMT;

  - les incidences de la politique tarifaire régionale et des règles de partage de recettes régionales sur les revenus-usagers des différents partenaires;

  - les règles de financement des services hors-territoire et de leur utilisation;

- Les recommandations du Groupe de travail devront notamment prendre en compte les enjeux suivants :

  - l'équilibre entre les modes de transport, en particulier entre l'automobile et le transport en commun, mais également entre les différents modes de transport collectif;

- l'équité du soutien gouvernemental et régional aux modes et aux organismes de transport;

- l'équité des contributions municipales compte tenu des bénéfices reçus, dans une perspective d'amélioration de l'équité entre la ville centrale et les autres composantes des agglomérations;

- le poids de la fonction transport en commun dans les budgets municipaux, l'équilibre entre les sources de financement municipales et la possibilité de diversifier ces sources de financement (assiette foncière, tarification, taxe dédiée, etc.);

- l'autonomie budgétaire des organismes de transport et l'imputabilité financière des décideurs;

- la capacité du cadre financier à maintenir les actifs, à soutenir la viabilité financière des réseaux régionaux et des réseaux locaux d'autobus et la réalisation des plans de transport;

- le déséquilibre fiscal entre le gouvernement fédéral et le Québec en matière de financement des transports et le respect des champs respectifs de compétence.

La consultation effectuée par les mandataires devra porter sur le cadre financier du transport en commun dans l'ensemble du Québec. L'encadrement institutionnel sera considéré seulement si des ajustements sont rendus nécessaires pour la mise en oeuvre du nouveau cadre financier proposé. La consultation sur le cadre financier peut impliquer l'examen de nouvelles formes et sources de financement ainsi que l'analyse de propositions concernant les irritants du présent cadre et l'optimisation de l'utilisation des sources de financement actuelles.

Cette consultation serait menée notamment auprès :

- des municipalités, des communautés métropolitaines, de la Fédération québécoise des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec;

- des organismes de transport (sociétés de transport, CIT, OMIT, AMT);

- des associations de transporteurs (l'ATUQ, l'Association des CIT et l'APAQ);

- des regroupements d'usagers;

- de certains experts (consultants et universitaires).

Dans l'exercice de leurs fonctions, les mandataires seront assistés par une équipe de professionnels du ministère des Transports. Ils pourront faire effectuer toutes les études et les analyses jugées appropriées. Ils prendront en considération les avis reçus tout en situant leur réflexion dans la perspective et le cadre des politiques gouvernementales établies. À cet égard, ils pourront solliciter une contribution des différents ministères concernés (ex. : ministère des Affaires municipales et de la Métropole, ministère des Finances).

Les mandataires devront présenter leurs recommandations au ministre au plus tard le 20 décembre 2002.

Annexe 3 : Liste des personnes et organismes consultés

Liste des personnes rencontrées

NOM	ORGANISME
Jean-Paul L'Allier, maire M. Denis De Belleval, directeur général M. Claude Larose, vice-président, Comité exécutif	Ville de Québec
M. Jean Garon, maire	Ville de Lévis
Mme Danielle Roy-Marinelli, conseillère (présidente de la STL)	Société de transport de Lévis
M. Mario Sirois, directeur général	Société de transport de Lévis
M. Paul Shoiry, président M. Normand Carrier, directeur général, et ses principaux collaborateurs Mme Claudette Harvey, Protectrice de la clientèle	Réseau de transport de la Capitale
M. Pierre Boucher, président et directeur général	Commission de la Capitale nationale
M. Marc Rondeau, directeur général	Communauté métropolitaine de Québec
M. Jean-Yves Gagnon, président M. Jean Cantin, directeur	Société des traversiers du Québec Traverse Québec-Lévis
M. Claude Cantin, directeur du partenariat (ex-président de la STCUQ) Mme Suzanne Lévesque, sous-ministre adjointe aux politiques, et ses collaborateurs	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
M. Georges Felli, sous-ministre M. Laurent Cardinal, directeur politique commerciale	Ministère Industrie et Commerce
M. Robert Lemieux, sous-ministre adjoint	Ministère de l'Environnement
M. François Tremblay, sous-ministre adjoint	Ministère du Revenu
M. Yves Lessard, directeur des programmes	Secrétariat du Conseil du trésor
M. Gérard Bélanger, professeur M. Michel Héroux, cabinet du recteur et représentant des services impliqués, et ses principaux collaborateurs	Université Laval

Liste des organismes rencontrés

LES REPRÉSENTANTS DES ORGANISMES SUIVANTS :

Syndicat des mécaniciens – STL
Syndicat des salariés de garage – RTC
Syndicat des employés du transport public du Québec métropolitain (CSN)
Conseillers syndicaux (CSN)

Chambre de commerce de Québec
Chambre de commerce régionale des entrepreneurs de Québec
Chambre de commerce de la Rive-Sud de Québec

CRUTEC et Vivre en Ville

Conseil régional de concertation et de développement – région de Québec

Autocar des Chutes inc. et Autocar Tradition, accompagnés de l'APAQ

Office du tourisme et des congrès de Québec

Institut du développement urbain de Québec (IDUQ)

Regroupement des organismes de promotion des personnes handicapées de la région 03
Corporation de développement du Vieux-Lévis

Liste des organismes rencontrés par les mandataires

REPRÉSENTANTS DES ORGANISMES SUIVANTS :

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)

CAA-Québec

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Fédération des commissions scolaires du Québec

Nova Bus

Regroupement des villes d'agglomérations du Québec (RVAQ)

Transport 2000

10. LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS

CADRE FINANCIER ET SA DURÉE

- ***Le cadre financier proposé confirme l'implication des quatre partenaires déjà connus : le gouvernement, les automobilistes, les usagers et les municipalités. Les sociétés de transport agissent à titre de gestionnaires et le MTQ, au nom du gouvernement en cette matière.***

- ***Si le gouvernement fédéral devait s'impliquer dans le transport en commun, il faut souhaiter que cela s'effectue dans le respect des compétences du Québec, à la suite d'une entente conclue entre les deux gouvernements et sans fracas. De plus, une préférence évidente est signifiée à l'égard d'un financement applicable aux immobilisations, tant pour le maintien des actifs que pour l'amélioration et le développement des services. Ces contributions s'ajouteraient à celles des autres partenaires, c'est-à-dire qu'elles ne pourraient avoir pour effet de les diminuer. En outre, le fédéral devrait harmoniser certaines dispositions fiscales conformément aux propositions du présent chapitre.***

- ***Les propositions qui suivent s'inscrivent dans un horizon ferme de 5 ans, à compter de 2004, au terme duquel une évaluation et des ajustements consécutifs pourraient s'effectuer;***

PRÉALABLES

Compte tenu des considérations de certaines préoccupations exprimées lors de la consultation, il apparaît essentiel de proposer au gouvernement, aux municipalités de Québec et de Lévis et à leurs sociétés, l'établissement de quelques préalables avant que les sociétés de transport ne puissent bénéficier des diverses propositions qui suivent et accéder aux nouvelles contributions qui en résultent :

- ***Élaboration, dans le délai imparti soit le 31 décembre 2003, par les sociétés de transport, du Plan stratégique prévu à la loi et approbation par les autorités concernées;***

- ***Affectation des nouvelles sommes disponibles à des activités et projets contenus dans le Plan stratégique et visant à améliorer les services, que ce soit en terme de maintien des actifs, du développement des services ou de l'innovation;***

- ***Obligation pour la Ville de Québec et celle de Lévis, d'élaborer une politique sur les stationnements en appui au transport en commun;***

- ***Inscription, dans les schémas d'aménagement définis par les autorités municipales, de la dimension « système de transport en commun efficace », c'est-à-dire densifier les secteurs et éviter de multiplier les pôles d'activités;***

- ***Assurance de la part du RTC et de son personnel d'une stabilité organisationnelle pour une période minimale de sept (7) ans; en d'autres termes, conclusion d'ententes collectives assurant une continuité dans la livraison des services;***

- ***Engagement des municipalités à maintenir au minimum, à valeur constante, leur contribution à la suite de l'injection de ces nouvelles contributions.***

<u>PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN</u>[38]

Il est donc proposé de modifier de façon significative, à compter du 1^{er} janvier 2004, le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en s'appuyant sur les principes suivants :

- ***L'ensemble des organismes publics admissibles au financement en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun actuel, le demeurent en vertu des nouveaux paramètres.***

- ***Les barèmes et règles du Programme de subventions aux immobilisations devront, dans la mesure du possible, être neutres, en ce sens qu'ils ne favoriseront pas un type d'équipement par rapport à un autre.***

- ***Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun introduit l'obligation d'une contribution locale de base pour tout projet faisant l'objet d'une subvention.***

- ***Les projets financés en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun sont déterminés en fonction des disponibilités budgétaires du gouvernement.***

- ***Maintenir le financement à l'égard des seuls projets d'immobilisation; en d'autres termes, conserver l'inadmissibilité des dépenses d'exploitation, sauf pour le financement applicable aux parties d'OMIT intégrées aux sociétés de transport.***

- ***Répartir les projets admissibles aux subventions selon les catégories et l'ordre de priorité suivants :***

[38] Cette proposition est partagée par les mandataires.

- *Maintien des actifs;*
- *Amélioration des services;*
- *Nouvelles technologies et projets expérimentaux[39];*
- *Développement des services.*

- *Maintenir l'obligation pour les sociétés de transport de soumettre des projets autorisés au préalable par les autorités locales. Ces projets peuvent faire l'objet d'une programmation, être regroupés par famille à l'intérieur de chaque catégorie, et étalés dans le temps selon des modalités à être définies par le MTQ après consultation des sociétés de transport.*

- *Inviter le MTQ, de concert avec les sociétés, à simplifier au cours de la prochaine année le processus de fonctionnement du programme.*

- *Hausser, pour les années 2004 à 2009, le niveau de la contribution du gouvernement du Québec au financement des immobilisations, après y avoir ajouté les engagements gouvernementaux déjà autorisés relatifs aux autobus et au métro (la commande regroupée d'achats des autobus, les projets de maintien des actifs du métro ainsi que son prolongement vers Laval) afin de tenir compte du nouveau programme proposé.*

- *Modifier certains éléments d'admissibilité au programme :*

  - *abaisser, pour fins de subvention, la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans et mettre en place un comité, constitué du MTQ, des sociétés et des fabricants, en vue d'examiner les effets de cette diminution sur les programmes d'entretien de véhicules.*

  - *réintroduire les abribus à titre d'équipement admissible aux subventions.*

  - *reconnaître la possibilité de subventionner d'autres types de véhicules neufs lorsqu'ils sont requis pour assurer certains services et certaines activités dans le cadre du mandat d'une société. À titre d'exemple, on peut citer un transport qui s'apparente à un transport suburbain et qui nécessiterait un aménagement différent du véhicule.*

---

[39] Cette catégorie aurait pour objectif de qualifier certaines technologies en matière de perception ou de localisation et de conduire des projets d'expérimentation (design d'équipements, éléments relatifs à la mobilité réduite, …).

- *rendre admissible à la subvention pour l'achat d'autobus certains équipements requis en raison de la configuration physique du territoire, du climat ou du type de service (ex. : choix du moteur et de la transmission, l'équipement de ventilation, l'aménagement intérieur des autobus).*

- *élargir la liste des équipements admissibles afin d'y inclure les équipements liés aux nouvelles technologies tels : les équipements de perception, de communication et de localisation à des fins de sécurité, d'information à la clientèle, et d'aide à la productivité et à la livraison des services liés au fonctionnement normal d'une société.*

- *introduire, à titre d'équipement admissible aux subventions, les véhicules officiels requis pour la délivrance de services ou affectés aux opérations.*

- *inviter le ministère des Transports, en collaboration avec les sociétés de transport à examiner la possibilité d'établir des durées de vie distinctes pour certaines composantes de grands équipements, tels les garages, les centres administratifs et terminus (ex. : toiture, équipements spécialisés intégrés aux immeubles, etc.);*

- ***Les équipements admissibles au régime de subventions seront supportés par une contribution gouvernementale correspondant à la grille de taux suivante :***

GRILLE DES TAUX DE SUBVENTION *

ÉQUIPEMENTS ADMISSIBLES	***ACTUEL***	***PROPOSÉ***
Métro, train et SLR (Modes lourds)	***100 %***	***75 %***
Garage, centre administratif, terminus, voies réservées, stationnements d'incitation	***75 %***	***75 %***
Acquisition d'autobus et véhicules officiels	***50 %***	***60 %***[40]
Nouvelles technologies	***N/A***	***75 %***
Abribus et autres	***N/A***	***75 %***
Remplacement d'un équipement au terme de sa vie utile		
- autobus	***50 %***	***60 %***
- autres équipements	***75 %***	***75 %***

****Les pourcentages proposés s'appliquent aux projets à venir, c'est-à-dire à ceux qui ne sont pas en continuité d'une décision formelle du gouvernement, ou d'une décision locale prise avant le 1er janvier 2003. Cependant, les pourcentages proposés s'appliquent à titre exceptionnel au contrat d'achats regroupés des autobus.***

[40] Les mandataires auraient souhaité porter le taux de subvention à 75 % pour l'achat d'autobus mais, compte tenu des effets directs sur les finances publiques, il a été convenu de fixer ce taux à 60 %.

- *Une société de transport en commun qui succède aux droits et obligations d'une municipalité ou d'un regroupement de municipalités (OMIT) en regard d'un contrat de transport en commun par autobus est admissible à une subvention à l'exploitation pour le maintien de ces services. La subvention est versée tant que le service à contrat est maintenu et est établie selon le montant versé par le ministère des Transports à cette municipalité ou à ce regroupement de municipalités pour l'année 2001.*

- *Ce montant fait l'objet d'un plafonnement appliqué depuis 1997. Afin de s'ajuster à la réalité, il est proposé de faire évoluer cette subvention lorsque la part du milieu local, dans la dépense totale du service offert sur le territoire de l'ancien OMIT, excède la moyenne de ce même rapport dans la région visée, observé dans le cas des sociétés de transport en commun.*

- *Est considéré comme la part du milieu local, le coût net (déficit) à la charge des municipalités, auquel sont ajoutées les recettes des usagers.*

- *Le MTQ pourra, s'il le juge à propos, analyser d'autres avenues et, le cas échéant, remplacer la présente formule.*

- *De procéder à une évaluation du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 2008, en vue de l'adoption d'un nouveau programme d'aide en 2009.*

FONDS DE RECHERCHE[61]

- *D'établir un fonds spécial de recherche « Innovation – Transport en commun », prévoyant une contribution gouvernementale initiale de 15 millions pour financer des projets de recherche et de développement portant sur les véhicules et leur fonctionnement, dans des conditions et caractéristiques propres au territoire québécois et sur d'autres types d'équipement reliés au transport en commun. Ces projets seraient élaborés de concert avec les sociétés de transport, le MTQ, le MIC[62] et les fabricants concernés qui seraient appelés à contribuer financièrement aux projets auxquels ils participent. Les sociétés de transport, le MTQ et le MIC participeraient au Comité de gestion de ce fonds.*

---

[61] Cette proposition est partagée par les mandataires.
[62] À compter de janvier 2003, le ministère des Finances.

MESURES FISCALES[16]

- ***Reconnaître à des fins fiscales, comme déductibles de leurs revenus, aux employés usagers du transport en commun, un montant égal à la dépense réelle consacrée au coût du titre régulier mensuel émis par les organismes de transport en commun. Inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.***

- ***Reconnaître, à des fins fiscales au Québec, une déduction égale à 125 % de la dépense réelle des employeurs qui contribuent, pour le bénéfice de leurs employés, au paiement total ou partiel d'un titre régulier mensuel émis par les organismes de transport en commun et en outre rendre non-imposable pour les employés concernés ce bénéfice. Inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.***

- ***À s'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits;***

- ***À déterminer, compte tenu de l'extrême diversité des situations, une valeur réputée imposable à l'échelle du territoire des villes de Montréal-Laval-Longueuil, des villes de Québec-Lévis et de celle de Gatineau. À titre indicatif, cette valeur pourrait être de 200 $/année pour Québec-Lévis et Gatineau et de 500 $ /année pour Montréal-Laval-Longueuil. Inviter les autorités fiscales fédérales à procéder de la même manière.***

- ***Il est proposé de ne pas donner suite aux suggestions des sociétés relativement à l'exemption du paiement de la taxe de vente sur l'essence et au paiement des droits d'immatriculation, compte tenu de la possibilité d'extensionner de telles exemptions et aussi pour des motifs de philosophie fiscale.***

PRÉSENCE DU SECTEUR PRIVÉ

- ***d'adopter des mesures juridiques et administratives particulières pour assurer la présence du secteur privé dans les sociétés de Québec et de Lévis, conformément à l'esprit des dispositions légales existantes. Ces mesures permettraient aux sociétés de continuer à contracter avec le secteur privé et ce, malgré toute convention collective à l'effet contraire. En contrepartie, aucune mise à pied d'employés visés par la convention collective ne pourrait être faite à la suite de l'octroi de ces contrats.***

---

[16] Cette proposition est partagée par les mandataires.

TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS

- *Il est suggéré au MTQ d'ajouter le coût de cette « dimension pléonastique » de la traverse à la contribution gouvernementale du transport en commun*

DROIT D'IMMATRICULATION

- *Cette source de financement doit être maintenue et bonifiée, à compter de 2006. Aussi, il apparaît opportun d'apporter un certain nombre d'ajustements pour tenir compte de certaines différences constatées depuis les dix dernières années quant au territoire utilisé à des fins de perception, au montant du droit, aux véhicules visés et à certaines règles de partage.*

- *Il est donc recommandé d'élargir la base d'imposition du droit d'immatriculation aux véhicules commerciaux de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne morale, au sens du Règlement sur l'immatriculation.*[34]

- *Les automobilistes qui sont à la fois à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine et à l'intérieur de la RMR de Québec seront tenus de verser une contribution au fonds.*

- *Il est recommandé que le droit d'immatriculation soit augmenté de 5 $ pour 2006, ce qui aurait pour effet de porter ce droit annuel à 35 $ par véhicule et, par la suite, de l'indexer de façon annuelle en fonction du taux d'inflation de l'année précédente.*[35]

- *Les automobilistes résidant dans les municipalités autres que Québec et Lévis*[36] *mais à l'intérieur du territoire de la CMQ et de la RMR de Québec, ne seraient tenus de payer que la moitié du droit, soit 17,50 $ par année.*

- *que le produit du droit d'immatriculation, perçu sur le territoire de Lévis, soit versé dans sa totalité au bénéfice de la Société de transport de Lévis;*

---

[34] Cette proposition est partagée par les mandataires.
[35] Cette proposition est partagée par les mandataires.
[36] Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Fossambault-sur-le-Lac, Lac-Saint-Joseph, Shannon, Saint-Gabriel-de-Valcartier, Stoneham-Tewkesbury, Lac-Delage, Lac-Beauport, Sainte-Brigitte-de-Laval, Château-Richer, L'Ange-Gardien, Sainte-Pétronille, Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans, Saint-Jean, Sainte-Famille et Saint-François.

- *que cette contribution additionnelle soit versée annuellement dans un fonds et s'applique en priorité pour répondre à des problèmes de liens interrives, notamment à l'intégration tarifaire, et qu'elle n'ait pas pour effet de réduire la contribution municipale au transport en commun. Compte tenu que cela implique une perte pour Québec équivalente pour le RTC, cette proposition est conditionnelle à l'application de celle relative à l'implantation d'une taxe sur l'essence au bénéfice du RTC*[illegible].

SURTAXE SUR L'ESSENCE

- *Que le produit d'une surtaxe équivalente à [illegible] et perçue par le gouvernement sur un territoire identique à celui du [illegible] utilisé aux fins du droit sur l'immatriculation, à l'exception de Lévis, soit versé dans un fonds particulier au bénéfice du RTC, à compter de [illegible];*

- *Que ces sommes s'appliquent à des activités et projets identifiés au Plan stratégique par le RTC, et qu'une priorité soit accordée à la résolution de la problématique des liens interrives Québec-Lévis;*

- *Que ces sommes n'aient pas pour effet de réduire la contribution municipale au financement du transport en commun.*

- *Une réévaluation de la situation devrait s'effectuer pour la Société de transport de Lévis au terme de la quatrième année de l'implantation de la mesure, c'est-à-dire en [illegible].*

CONTRIBUTION DES USAGERS

- *De faire croître annuellement la contribution des usagers en fonction des coûts de fonctionnement des sociétés de transport en commun concernées ou, au minimum, de l'indice des prix à la consommation.*

HARMONISATION TARIFAIRE

- *De plus, les sociétés de transport de Québec et de Lévis sont invitées à convenir, dans les plus brefs délais, d'une harmonisation tarifaire pour les personnes qui doivent utiliser les services des deux sociétés pour se déplacer en procédant, à titre indicatif seulement, à une reconnaissance des titres respectifs de transport de chacune des sociétés et en définissant, le cas échéant, un mécanisme de compensation approprié.*

[illegible] Voir page [illegible]

RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES MUNICIPALITÉS

- *Quant à l'évolution de la contribution municipale pour l'avenir, elle devrait nécessairement suivre l'évolution des coûts de la société de transport concernée qui tiennent compte, le cas échéant, des effets de la politique tarifaire et des impératifs reliés au rattrapage et au développement*

- *De favoriser un aménagement du territoire qui permet d'augmenter l'efficacité des services de transport en commun;*

- *D'élaborer une politique de stationnement en appui au transport en commun.*

SLR

- *Compte tenu de l'ampleur des déboursés requis pour la réalisation d'un tel projet et des pressions s'exerçant déjà sur les finances du gouvernement et des municipalités, et sans présumer de l'issue de ces discussions et échanges, il est difficile d'imaginer la réalisation de ce projet à moins d'une contribution substantielle du gouvernement fédéral et/ou d'un autre partenaire.*

SUGGESTIONS À L'INTENTION DU MTQ

Le ministère des Transports, outre la recommandation touchant à la simplification du programme de subsides, est convié en regard :

- *De la préparation de ses plans de transport*[illegible] *et, en particulier, de celui de la région de la Capitale nationale :*

  - *à mieux coordonner et arrimer ses projets et interventions routières avec les objectifs, les intentions et projets relatifs au transport en commun, exprimés par ce même ministère;*

  - *à inscrire, dans ses plans de transport, le maintien des actifs en matière de transport en commun car les sociétés de transport doivent d'abord répondre à cet impératif.*

[illegible] Ces plans visent à donner une vision à moyen et à long terme aux actions et interventions du MTQ sur les différentes parties du territoire du Québec.

- Des voies réservées :

  - *à procéder à la réalisation de celles prévues à son plan de transport de la région de Québec et sur des routes qui lui appartiennent (segments boul. Charest et Laurentienne);*

  - *à identifier d'autres segments de telles routes en collaboration avec les sociétés de transport de la Capitale nationale;*

  - *à maintenir, aux heures de pointe, les voies réservées sur la route 132 réalisées à l'occasion des travaux sur le pont Pierre-Laporte au cours des derniers mois;*

- Des achats d'autobus :

  - *à procéder, de concert avec l'ensemble des sociétés, à un suivi systématique de la présente commande regroupée des quelque 825 véhicules; ce suivi pourrait être de nature à inspirer d'autres démarches portant sur d'autres types d'achat et à mieux préparer la prochaine commande de véhicules;*

- Des renseignements :

  - *à définir, avec le MAMM et de concert avec l'ensemble des sociétés, un mode d'intervention annuelle uniforme auprès de celles-ci dans le cadre des opérations budgétaires et d'informations opérationnelles requises par ces deux ministères;*

- De l'achalandage :

  - *à intensifier ses efforts au chapitre de l'implantation et de la promotion du Programme Employeur*[illegible] *;*

  - *à impliquer dans cette démarche les sociétés de Québec et de Lévis en vue d'en faire un programme conjoint;*

- Des mesures de performance :

  - *à définir, conjointement avec l'ensemble des sociétés et pour la gouverne respective de tous les intervenants, quelques indicateurs relatifs à l'achalandage, à la part modale, à la fiabilité des services et à quelques autres éléments de performance convenus entre les parties, tout en tenant compte de l'environnement propre à chacune des sociétés;*

- De reconnaissance des efforts des sociétés :

[illegible] On sait que ce programme vise à encourager les employés à utiliser le transport en commun lorsque possible.

- *à examiner, de concert avec l'ensemble des sociétés, l'opportunité de reconnaître annuellement, sous la forme d'un prix d'excellence, une réalisation exemplaire relative à l'amélioration des services de transport en commun. À titre indicatif, ce prix serait appuyé par un montant de l'ordre de 50 000 $ et serait octroyé à la société concernée et appliqué à la réalisation d'un projet de son choix;*

SUGGESTIONS À L'INTENTION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS ET DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE

C'est pourquoi, les sociétés de transport de Québec et de Lévis sont conviées à :

- ***poursuivre une gestion serrée de leurs activités et bien identifier les actions à poser en matière de continuité de services et de développement;***

- ***inscrire prioritairement le maintien des actifs dans le Plan stratégique qu'elles doivent produire et faire approuver avant la fin de 2003;***

- ***collaborer à la définition, aux fins du schéma d'aménagement requis auprès de villes de Québec et de Lévis, des exigences d'un système de transport en commun « efficace », c'est-à-dire fondé sur une certaine densité et la non-dissémination des pôles d'activités;***

- ***Poursuivre leurs efforts en matière de gestion du personnel, tout particulièrement au RTC, afin d'introduire sur une base permanente des relations fondées sur la confiance et l'importance du succès de l'entreprise face aux défis auxquels elle est confrontée :***

  - ***à cette fin, impliquer le personnel et leurs associations dans l'analyse des préoccupations et défis de l'organisme et l'établissement de politiques de l'entreprise;***

  - ***mettre sur pied des mécanismes d'échanges continus avec leur personnel et leurs associations.***

  - ***négocier au RTC des ententes à long terme (de 7 ans et plus) afin d'assurer la fiabilité et la continuité nécessaires au développement de la société et de son rôle auprès des clientèles;***

- ***Examiner la question des voies réservées et des feux prioritaires avec leur ville respective afin, le cas échéant, de les allonger, de les améliorer et d'en ajouter d'autres;***

- ***Orienter, sans équivoque, leur société, dans le cadre d'une approche « clientèle » et à cette fin, utiliser les méthodes modernes pour connaître les besoins des usagers; investir, dans la limite de leurs moyens, dans la promotion de leurs services;***

- ***S'impliquer directement avec le MTQ dans la promotion et l'implantation sur leur territoire du Programme employeur élaboré par le Ministère;***

- ***Se rapprocher des institutions d'enseignement universitaire et collégial et des commissions scolaires compte tenu de leur importance en matière de clientèle;***

- ***Réfléchir, de façon continue, aux effets de la démographie sur l'évolution de la clientèle et procéder aux ajustements nécessaires en matière de services, en particulier auprès des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite;***

- ***Procéder à des analyses périodiques des différents circuits d'autobus en vue d'y apporter des changements requis pour tenir comte de cette démographie et de certains déplacements de la population sur leur territoire;***

- ***Réfléchir, compte tenu du caractère touristique de la région, à l'opportunité et à la faisabilité de répondre à cette caractéristique;***

- ***Effectuer un suivi serré des effets de la présence d'entreprises privées oeuvrant au sein de leur propre organisation, en vue d'améliorer les services en général;***

- ***Réfléchir sur l'opportunité et les conditions relatives à la prolongation et au renouvellement des contrats des entreprises privées avec les sociétés concernées;***

- ***Suivre et documenter, au RTC, l'expérience présentement en cours où l'on fait appel à l'expertise d'une firme privée au niveau de la direction de l'entretien;***

- ***Convenir d'un calendrier pour réaliser le projet « interrives » et, en priorité, régler la question d'intégration tarifaire et de reconnaissance des titres de transport respectifs;***

- ***Convenir rapidement à Lévis, avec les autorités de la Traverse Québec-Lévis, d'un agrandissement du stationnement incitatif;***

- ***Examiner au RTC, au terme d'une expérience de 10 ans, l'opportunité d'intégrer au sein même de la Direction de la société, les interventions de la Protectrice des usagers, sans en affecter la qualité et la pertinence et ce, en vue de faciliter la mise en place des mesures qu'elle propose;***

<u>SUGGESTIONS À L'INTENTION DE LA TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS</u>

- ***Poursuivre le développement de la dimension piétonnière de son offre de services;***

- ***Intensifier ses démarches aux instances concernées à Lévis en vue de procéder à l'agrandissement du stationnement incitatif;***

<u>SUGGESTIONS À L'INTENTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS ET DE LA TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS</u>

- ***Harmoniser leurs horaires;***

- ***Travailler ensemble à l'amélioration du transport en commun dans la région de la Capitale nationale.***

11. BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN. *Examen des normes canadiennes de service du transport collectif*, Toronto, ACTU, 2001.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN. *Le financement provincial et territorial du transport collectif : une étude comparative*, Toronto, ACTU, 2000,17 p.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN. *Rapport d'un sondage sur les besoins en infrastructures du transport collectif pour la période 2002-2006*, Toronto, ACTU, 2001,10 p.

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN. *Les politiques de stationnement qui encouragent l'utilisation du transport collectif : les expériences en Amérique du Nord et politiques types pour les municipalités*, Toronto, ACTU, 2000, 28 p.

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC. *L'impartition : un partenariat pour l'avenir*, Québec, APAQ, 1997, 12 p.

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DU QUÉBEC. *Addenda à l'étude d'opportunité – Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Québec, Rapport final*, Québec, APAQ, 2000, 9 p.

BEAULÉ, Michel. Ministère des Transports, *Évolution du financement des transports en commun urbain*, 13 mars 1997.

BÉDARD, Denis. *Rapport de la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales*, 31 mars 1999, 425 p.

BRUNEAU, Roger. *La petite histoire de la traverse de Lévis*, 1983, 99 p.

CANADA, PROVINCES ET TERRITOIRES. *Accord sur le commerce intérieur*, Les Transports, ch. 14, 18 juillet 1994.

CASTONGUAY, Claude. *Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation*, Québec, Éditeur officiel, 1976, 347 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC. *Rapport du groupe de travail de la Communauté urbaine de Québec pour l'opération des services de transport en commun sur le territoire de la CUQ*, février 1997.

GAGNÉ, Robert, Institut d'économie appliquée. *Les taxes spécifiques sur l'essence et le financement du transport en commun au Québec*, juillet 1999, 16 p.

Groupement des autorités responsables de transport. *Les chiffres de référence des transports publics*, Données au 31 décembre 2000, 15 p.

GAUDRY, Marc. *Sommaire : Un premier bilan intégré des coûts et revenus du réseau routier au Québec et du transport public de la grande région de Montréal, de 1979 à 1994*, 26 août 1998, 10 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Plan d'action québécois 2002-2002 sur les changements climatiques*, 2000, 42 p.

GROUPE CARTIER. *Indicateurs de performance pour les systèmes de transport en commun de la région de Montréal, Rapport final*, MTQ, 1996, 34 p.

GROUPE DE TRAVAIL SUR LES TRANSPORTS DU MÉCANISME QUÉBÉCOIS DE. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, novembre 1999, 146 p.

HLB DECISION ECONOMICS INC., ET ICF CONSULTING & PBCONSULT. *Modèle coûts-avantages appliqué à l'évaluation de projets d'investissement dans les transports publics et les routes*, Ottawa, HLB Decision economics (s.1.), 2002.

IBI GROUP ET RICHARD M. SOBERMAN. *Vision nationale des transports en commun jusqu'en 2020, Rapport final*, 30 octobre 2001, 103 p.

MCCORMICK RANKIN CORPORATION. *Les transports urbains au Canada: le point*, janvier 2002, 119 p.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un nouveau cadre financier du transport en commun*, 15 novembre 2001, 27 p.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Cadre gouvernemental d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec*, premier rapport d'étape, 7 juin 2002, 120 p.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale de Québec*, Québec, MTQ, 2000.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transport en commun – modalités d'application : Programme d'aide au transport en commun*, Québec, MTQ,1996.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec – projet de « lien interrives »*, Québec, MTQ, 2000.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Transport en commun – *Programme d'aide au transport en commun : Organismes municipaux et intermunicipaux de transport*, Québec, MTQ,1997.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Indicateurs des programmes en transports*, Québec, MTQ, Service de l'évaluation des programmes, 1991, 227 p.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le financement du transport en commun urbain au Québec et la politique d'aide gouvernementale*, Québec, MTQ, Direction générale du transport terrestre des personnes, 1986, 238 p.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. *Vers des transports durables, La conférence de Vancouver, points saillants de la conférence et aperçu des enjeux*, 1997, 67 p.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. *Transports urbains et développement durable*, 1995, 268 p.

PARLEMENT DU CANADA. Rapport du Comité d'examen de la « Loi sur les transports au Canada », *Vision fondée sur l'équilibre : examen de la Loi sur les transports au Canada*, chap. 12, pages 257 à 273 *« l'intérêt national dans les transports urbains »*, juin 2001.

PROTECTRICE DE LA CLIENTÈLE. *Rapport annuel 2000*, STCUQ 2000.

QUÉBEC, VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL. *Subventions octroyées aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations*, vérification menée auprès du ministère des Transports et d'organismes publics de transport en commun, année 1997-1998.

QUÉBEC, MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, MAMM, Sous-ministériat aux politiques et à la concertation métropolitaine, 2001.

Rapport final : *Comité des élus de la région métropolitaine de Montréal*, 30 octobre 2000.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Modification de la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans*, Montréal, STCUM, 2001, 54 p.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC et al. *Programme de démonstration en transport urbain, Étape 1 : Déclaration d'intérêt, Gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec*, Québec, STCUQ, 2001, 9 p.

Québec